

# LA GUERRE DE COURSE A SAINT-MALO DE 1681 A 1715

## AVANT-PROPOS

Ce travail a d'abord été une thèse présentée à l'École des Chartes en 1938. L'intérêt croissant que semble éveiller le sujet que nous avons traité nous a décidé à le publier.

Il a été nécessaire, auparavant, de réviser l'ouvrage à la lumière des travaux nouvellement parus, soit sur la course elle-même, soit sur les institutions qui en assuraient et en réglementaient le fonctionnement.

La prospection à laquelle nous nous sommes livré n'a pas été facile. L'instrument par excellence, le *Répertoire bibliographique de l'Histoire de France*, établi par P. Caron, a paru pour la dernière fois en 1938. Il concerne l'année 1931. Pour lui succéder, on a entrepris la rédaction d'une *Bibliographie annuelle de l'Histoire de France*, qui recense les œuvres publiées en 1955. Dans l'intervalle, qui recouvre près de vingt-cinq ans, il n'existe aucun répertoire qui permette de retrouver avec sécurité les travaux publiés sur l'histoire de France pendant cette période.

Il a donc fallu user d'expédients, recourir à des publications non moins sérieuses, certes, mais souvent incomplètes et qui, si elles ont révélé quelques bons travaux, n'ont permis d'en déceler aucun de nature à apporter au nôtre des éléments vraiment nouveaux. On trouvera, cependant, cités dans notre bibliographie, ceux auxquels nous avons fait des emprunts.

Nous voulons parler ici des ouvrages *publiés*. Parmi ceux qui sont restés inédits jusqu'à ce jour, nous en avons relevé un assez grand nombre qui ont pour objet, soit la guerre de course, soit diverses amirautés. Nous citerons parmi ceux-ci la thèse en Sorbonne de M. J. Darsel, sur l'Amirauté de Bretagne, ouvrage important et certainement très documenté, mais qui n'est pas encore sorti des mains de son auteur.

Nous avons eu communication de la thèse de l'École des Chartes de M<sup>me</sup> Lemay, sur la guerre de course à Saint-Malo sous le règne de Louis XVI. Nous avons eu connaissance du travail de M. Le Coz sur le même sujet, alors qu'il était en cours de rédaction.

Les travaux de M. Bromley, de Keble College, à Oxford, qui concernent la course anglaise précisément pendant la période qui nous occupe, permettraient vraisemblablement une intéressante confrontation entre le point de vue de nos ennemis et le nôtre. Nous regrettons vivement de n'avoir pu avoir communication que d'un seul de ses articles.

Reste enfin une précieuse source de renseignements : les minutes notariales. L'obligeance de notre confrère Buffet, conservateur des Archives d'Ille-et-Vilaine, nous permet d'affirmer qu'il n'y a malheureusement plus à en faire état : les dévastations de la guerre ont passé par là et, seules, doivent subsister chez M<sup>e</sup> Vercoutère les minutes du notaire Picot (1701-1761), de Maurice Le Roy (1706-1716), du notaire garde des Sceaux (1706-1718) et de Garnier (1708-1736). Nous déplorons que les exigences d'une profession absorbante ne nous permettent pas d'envisager, dans un délai raisonnable, l'exploitation de ces documents qui nous auraient certainement fourni sur le milieu des armateurs des aperçus intéressants, bien qu'ils ne concernent que peu d'années de la période qui nous intéresse.

Notre travail reste l'étude d'histoire locale, qu'il était au départ. Nous espérons cependant que, sous ces modestes apparences, il contribuera à présenter avec exactitude, sans pour autant en diminuer le prestige, l'activité légendaire des Malouins dont ceux-ci peuvent, à juste titre, s'enorgueillir.

Il existe une abondante « littérature » concernant la course et les corsaires : on possède plusieurs biographies de Du Guay-Trouin. Lui-même a écrit ses mémoires.

D'une façon générale, les auteurs ont eu le légitime souci de présenter à leurs lecteurs des récits intéressants ; ils ont complaisamment raconté les incidents dramatiques : combats, abordages, évasions, aventures pittoresques ; ils se sont dispensés de donner des listes inévitablement fastidieuses, de prises faites dans les conditions ordinaires, c'est-à-dire la capture sans combat d'un navire non armé ou mal armé faite par un corsaire plus rapide et mieux armé.

Les récits littéraires ne font donc pas connaître l'histoire vraie de la course. Nous nous sommes proposé d'en montrer justement les aspects délaissés, le côté commercial et spéculatif. Nous avons choisi Saint-Malo parce qu'il nous a semblé que dans cette ville, le commerce si prospère, et, en même temps, le succès de la course, en donnant la possibilité d'une comparaison, nous permettraient, mieux que dans une autre, de porter un jugement sur la guerre de course, sur son utilité quant au bien des particuliers, sur sa répercussion sur la politique générale, sur son efficacité.

Ce parallèle nous oblige à passer en revue tout d'abord les activités des Malouins étrangères à la course. Cela est d'autant plus nécessaire que c'est dans ces occupations paisibles, mais non exemptes de dangers, que les Malouins ont acquis ou perfectionné beaucoup des qualités qui les ont rendus si redoutables aux ennemis pendant les périodes de guerre. Nous insistons particulièrement sur le « commerce interlope » dont peu d'auteurs ont parlé et dont les résultats, souvent spectaculaires, ont, croyons-nous, souvent été confondus avec ceux de la course, pour en fausser l'appréciation.

## CHAPITRE PREMIER

LES OCCUPATIONS DU TEMPS DE PAIX  
LA PÊCHE ET LE COMMERCE

## LA PÊCHE

Dans une ville que la mer environne journellement, une des occupations les plus habituellement pratiquées est forcément la pêche.

D'abord, et sans avoir beaucoup à s'éloigner de leurs côtes, les Malouins se livraient avec fruit à la pêche du maquereau. D'avril à juin (1), sur des barques dont le tonnage variait entre six et vingt tonneaux (2), ils sillonnaient la mer depuis le Couesnon jusqu'à la Loire ; on pouvait compter là une centaine de bâtiments. Partis le matin, les pêcheurs étaient de retour dans la soirée. Ils ne consommaient qu'une très petite partie de leur pêche, le reste, salé, faisait l'objet d'un commerce assez important avec la Normandie (3).

Mais cette pêche n'est rien, comparée à celle que pratiquent les Malouins sur les côtes de Terre-Neuve. Il est difficile de dire avec exactitude à quelle époque remontent ces expéditions. D'après les documents actuellement connus, aucun Européen n'aurait abordé à Terre-Neuve avant le voyage qu'y fit le Portugais Gaspar Corte Real en 1501 (4). Encore, jusqu'à la découverte du détroit de Belle-Isle par Jacques Cartier en 1534, regarda-t-on cette île comme une partie du continent américain. Cependant,

(1) NOINTEL, *Mémoire sur la généralité de Bretagne*.

(2) BRUZEN DE LA MARTINIÈRE, *Grand dictionnaire*, t. v, p. 255.

(3) DES GALLOIS DE LA TOUR, Lettre... 6 décembre 1693, par Lassieux à M. Ladoreau, orfèvre du roi à Paris, sur le premier bombardement de Saint-Malo par les Anglais. Bibliothèque Mazarine, A 15407.

(4) HARISSE, *Introd.* p. XXI.

d'après certains auteurs, les Bretons, sinon les Malouins, auraient de beaucoup précédé Corte Real et même Jean Cabot aux régions septentrionales de l'Amérique. Harvut cite des lettres patentes de Louis XIV du 28 juin 1615 (5) où il est dit : « Les roys, nos prédécesseurs, ayant appris que leurs subjects avoient descouvert des païs de Terre-Neuve abondant en la pesche des Mollues... » Le même auteur cite encore une transaction passée à Paimpol le 14 décembre 1514 entre les religieux de Beauport et les habitants de l'île Bréhat. Les moines réclamaient la dîme de tout le poisson pêché « tant en la coste de Bretagne, le Terre-Neufve, Islandre que ailleurs... quel debvoir de desme de poesson avoient les diz desmoranz en la dite Isie de Brehat, et leurs prédécesseurs de paravant eux, faict possession de payer par an, 2, troys, 4, cinq, 10, 20, trante, 40, cinquante, sexante ans et dedans (6). » Ainsi donc, les Français, dès 1454, auraient fréquenté les côtes de l'Amérique du Nord 40 ans avant que Colomb n'eût mis le pied sur ce continent.

Il ne nous appartient pas de trancher cette question. Disons seulement que depuis une époque fort lointaine, les Bretons connaissaient le chemin de Terre-Neuve et de l'Amérique du Nord, 40 ans avant que Colomb n'eût mis majorquaises ou portugaises désignent la partie nord de la Nouvelle-Ecosse sous le nom de « Tera que foy descuberta por Bertomes » ou « Tierra de los Bretones » (7). Dans la toponymie de Terre-Neuve on relève d'ailleurs de nombreuses preuves du passage des Bretons. Ce sont pour ne citer que quelques noms : Audierne, la Baie des Trépassés, sur la côte sud, les « Belle Île » foisonnent autour de Terre-Neuve, l'une d'elles avoisinée d'une île de Groix. L'île du Cap Breton peut encore être ajoutée à cette nomenclature. Cependant, en l'absence de documents précis concernant ces expéditions, on ne peut établir aucune conclusion définitive.

En revanche, les archives bretonnes sont riches de

(5) Arch. communales de Saint-Malo, série EE. 4, citées par HARVUT, *Les Malouins à Terre-Neuve* dans *Annales de Bretagne*, t. IX, 1893, n° 1, p. 20.

(6) HARVUT, *o. c.*

(7) HARISSE, *op. cit.* Introd. XXXIII.

pièces établissant non seulement la continuité de la pêche à Terre-Neuve par les Malouins à partir de la deuxième moitié du xvr<sup>e</sup> siècle (8), mais encore l'importance de leurs armements (9), à tel point que la ville de Saint-Malo ne jugea pas superflue la dépense de deux navires de guerre pour protéger ses pêcheurs contre les attaques des sauvages de l'île. Fut-ce le déploiement de cette force militaire ou simplement le prestige de leur nombre, il est certain que les Malouins exercèrent de très bonne heure une sorte de souveraineté sur l'île.

Aussi, semble-t-il bien qu'on puisse sans partialité attribuer aux Malouins une part prépondérante dans le développement des pêcheries de Terre-Neuve. Ils y allaient fort nombreux. En 1628, il n'y eut pas moins de 112 Terre-neuviens dans le port de Saint-Malo (10).

Les procédés de pêche étaient quelque peu différents suivant les parages où elle se pratiquait ; ceux-ci étaient pour les Malouins : le Chapeau-Rouge ou Côte de Plaisance, le Petit-Nord et le Grand-Banc.

Les navires qui allaient au Chapeau-Rouge étaient généralement au nombre de 15 à 20, entre 100 et 300 tonneaux. Ils ne s'embarraient généralement d'aucun chargement, seulement le sel nécessaire au salage des morues et les vivres pour l'équipage. Partis de Saint-Malo en février, ils arrivaient sur les lieux de pêche dans le courant d'avril pour ne les quitter qu'à la fin de l'automne. Ils allaient écouler leur pêche à Bordeaux et à Bilbao, d'où ils rapportaient à Saint-Malo des vins, de l'eau-de-vie, des pruneaux et de la résine (11). Cette pêche offrait l'avantage, cette côte étant habitée, que les pêcheurs pouvaient, au besoin, parfaire leur chargement en achetant sur les lieux le poisson qui leur manquait.

La pêche du Petit-Nord occupait un bien plus grand

(8) A. DE LA BORDERIE, *Mélanges d'histoire et d'archéologie bretonnes*, t. II, p. 154, cité par HARRISSE, p. XXXIV, note 6.

(9) Saint-Malo, comme importance des armements, tenait constamment la tête. LA RONCIÈRE, *La Question de Terre-Neuve*.

(10) On pourrait presque dire qu'il n'y avait pas un citoyen de la ville qui n'y participât, les moins fortunés ou s'engageaient comme matelots ou s'associaient pour armer à frais communs un navire où chacun pêchait pour son compte.

(11) NOINTEL, *op. cit.*

nombre de navires, 40 à 50 environ. Ils quittaient Saint-Malo en avril afin de se trouver sur les lieux de pêche vers le mois de juin, au moment de la fonte des glaces. Cette côte étant déserte, les pêcheurs n'avaient pas la ressource de se fournir en poisson auprès des habitants. Les profits étaient plus incertains. Mais, sans doute, les retours compensaient-ils les aléas de la campagne ; les Malouins faisaient la décharge de leurs poissons soit en Espagne, d'où ils rapportaient des fruits, des savons, de la soude, soit en Provence d'où ils tiraient des huiles et des aluns. Toutes ces marchandises étaient d'un très bon débit dans les ports de Bretagne et même de Normandie (12).

La pêche sur le Grand-Banc était moins pratiquée que les deux précédentes. Elle occupait moins de vaisseaux et d'un moins fort tonnage. L'équipage en était aussi moins nombreux, 20 hommes au lieu de 80 (13). Cette pêche se pratiquait d'une manière particulière : le navire étant sous voiles et en pleine mer, les pêcheurs se tenaient dans des barriques placées le long de ses flancs (14).

La campagne n'avait pas de durée fixe : le navire demeurait en mer aussi longtemps qu'il trouvait à pêcher.

Sur quelque point de l'île qu'elle se pratiquât, cette pêche était d'un grand rapport pour les Malouins, en dépit de la concurrence anglaise. L'émoi des populations, chaque fois que se répandait le bruit de la cession de Terre-Neuve, est significatif, et le commissaire Lempereur n'hésitait pas à écrire au ministre « qu'il vaudrait mieux pour l'Etat que Sa Majesté cédât une de ses meilleures provinces (15) », et il résumait nettement la situation en disant que « sans cette pesche, il n'y auroit plus de matelots et que c'est elle seule qui fait subsister toutes les côtes du royaume, depuis Dieppe jusqu'à Bayonne (16) ».

La conséquence des guerres devait être inévitablement de ralentir ces armements. La difficulté de recruter des équipages, tous les matelots étant retenus pour le service

(12) NOINTEL, *op. cit.*

(13) SAVARY DES BRULONS, *Dict. du Commerce*, t. II, p. 1422.

(14) BRUZEN DE LA MARTINIÈRE, t. V, p. 255.

(15) Lempereur au Ministre, 21 mars 1710, Arch. nat., *Marine*, B3 181, fol. 69.

(16) Lempereur au Ministre, 16 février 1710, *Ibid.* f. 57.

du roi ou l'équipement des corsaires, la rencontre possible de vaisseaux ennemis s'ajoutant aux dangers de la traversée furent autant de motifs qui causèrent un ralentissement dans ces expéditions. De 1711 à 1715, Saint-Malo aurait perdu 5 à 6.000.000 (17). Certes, cette industrie demeura toujours importante, mais il semble qu'elle n'ait plus suffi à alimenter les besoins de la population.

Les Malouins pensèrent trouver dans la pêche de la baleine une compensation. Les Hollandais s'y livraient avec profit et venaient décharger sur nos côtes les produits qu'ils en tiraient : huiles, savons, etc. Les Malouins n'eurent pas le même succès ; malgré les diminutions de droits dont Seignelay favorisa les pêcheurs français, et, au contraire, un relèvement de tarif qui frappa la marchandise hollandaise, celle-ci resta toujours d'un prix de revient beaucoup moins élevé. La guerre qui survint, d'ailleurs, empêcha le renouvellement de la tentative faite par les Malouins et les quatre navires qu'ils envoyèrent en 1688 (18) ne furent suivis d'aucun autre.

#### LE COMMERCE

« L'état économique et social, remarque M. Fréville (19) parlant de la Bretagne vers 1789, ne favorisait guère à cette époque la pénétration des idées et des influences venues du centre du royaume. La Bretagne côtière était beaucoup plus tournée vers les pays d'outremer, Angleterre, Irlande, Espagne, Afrique centrale, îles d'Amérique et pays d'Orient que vers le reste de la France. » En effet, lorsqu'on étudie les branches où s'exerça l'activité des Malouins, on est frappé du développement qu'atteignit chez ce peuple de navigateurs la pratique du négoce. On ne croit pas exagérer en disant que leur négoce était universel, tant par la variété des produits importés et exportés que par celle des nations et parties

(17) DU GUAY-TROUIN, *Mémoire sur la navigation et le commerce de Saint-Malo* (1715). Arch. nat., *Marine*, B<sup>3</sup> 233, f. 438.

(18) NOINTEL, *op. cit.*

(19) FRÉVILLE, *L'Intendance de Bretagne*, t. I, p. 25.



du monde où il s'exerçait. « Les habitants de Saint-Malo trafiquent... par toutes les parts de la grande mer et, à la vérité, tout ce qui est apporté en France des pays étrangers a son premier apport là en si grande quantité que toutes les provinces voisines en sont fournies (20). »

Il est naturel que le commerce de Saint-Malo se soit de bonne heure dirigé vers l'Angleterre dont cette ville n'est séparée que par un trajet de mer fort court. On compte qu'une centaine environ de bâtiments anglais entre 20 et 100 tonneaux abordaient chaque année à Saint-Malo, y apportant la houille et le plomb de Bristol et de la Cornouailles, la couperose et la noix de galle de Londres, les serges, les draps d'Exeter et de Plymouth. Ce dernier commerce montait chaque année jusqu'à 50 à 60.000 écus. Des lainages plus grossiers étaient apportés de Hanton (21), de Yarmouth. Cette dernière ville fournissait encore de la graine de lin et des harengs. En retour, Saint-Malo y portait des vins et eaux-de-vie, des cuirs, du miel, mais surtout des toiles de Bretagne. Combourg, Dinan, Vitré, Fougères, Pontorson, Quintin avaient là le débouché d'une industrie alors florissante ; Rennes et ses environs y envoyaient aussi leurs « noyalles ».

Les Malouins faisaient aussi un commerce très actif de laines d'Angleterre, mais ils ne pouvaient les en tirer directement eu égard à la peine de mort prononcée contre tout Anglais qui s'adonnait à ce commerce. Ils les prenaient aux îles de Jersey et Guernesey et ce trafic était assez important pour que la communauté de la ville s'émût sérieusement d'une menace d'interdiction de commerce avec ces îles (22).

Ce commerce des laines n'était pourtant pas sans intérêt pour le royaume et Louis XIV l'avait compris : lors de la première tentative (1689) faite en Irlande pour restaurer Jacques II, le roi lui-même dans une lettre au comte d'Avaux, expose les avantages d'un commerce avec l'Irlande et l'engage, pour en faciliter l'établissement, à obte-

(20) Bertrand d'ARGENTRÉ, p. 61.

(21) Peut-être Hampton, au S.-O. de Londres.

(22) LETACONNOUX, *Lettre de la communauté de Saint-Malo au Contrôleur général*, 23 janvier 1700, *op. cit.*, p. 83.

nir du roi d'Angleterre la suppression réciproque du droit de 50 sous par tonneau (23) établi par le tarif de 1699. D'Avaux est submergé sous les instances réitérées des ministres (24) qui ne cessent de lui remontrer l'utilité de ce commerce et la nécessité de prendre au plus tôt des mesures propres à l'établir.

Le commerce que Saint-Malo entretenait avec la Hollande n'était pas, à beaucoup près, aussi important. Les Malouins y prenaient surtout des planches de sapin et des mâts pour leurs navires, des chanvres, du cordage et du goudron. Encore serait-il plus juste de dire que les vaisseaux hollandais se bornaient au transport de ces marchandises qui, pour la plus grande partie, venaient de Danemark et de Suède. Les huiles et fanons de baleine venaient aussi de Hollande ; nous avons vu que les Malouins n'avaient pu, sur ce point, rivaliser avec les Hollandais. Ceux-ci emportaient de France miels, savons, huiles de Provence. Une trentaine de bâtiments, tous hollandais, suffisait à ce trafic ; il est à remarquer, en effet, que les vaisseaux malouins allaient rarement en Hollande. Ils préféraient y faire porter et vendre par les Hollandais les marchandises dont ils n'auraient pas tiré à Saint-Malo un assez bon prix ; ils y trouvaient leur avantage, vu le bon marché des transports hollandais (25).

Mais, une des sources les plus fécondes de la fortune de Saint-Malo fut le commerce avec l'Espagne. Ce commerce intéressait, comme nous l'allons voir, toutes les branches de l'industrie française.

L'importation considérable que l'Espagne faisait, dès le xv<sup>e</sup> siècle (26), des toiles de Bretagne, centralisées pour l'exportation à Saint-Malo, avait aiguillé vers la péninsule l'activité toujours en éveil des Malouins. Les toiles étaient restées au premier rang des marchandises qui, de ce port, étaient dirigées vers l'Espagne. « *Caballero espanol*, disait un dicton, *camisa de Bretana*. » Vers 1686, le trafic des toiles passant par Saint-Malo atteignait 6.880.000 livres.

(23) Négociations du comte d'Avaux, éd. Gordon, p. 33.

(24) Id. Louvois à d'Avaux, 16 mars 1689 ; Seignelay à d'Avaux, 4 juin 1689, 30 juin 1689 et décembre 1689.

(25) GIRARD, *o. c.*, p. 343.

(26) Id., p. 351.

Mais bien vite, d'autres marchandises prirent place sur les vaisseaux malouins. Les serges de Reims, de Châlons, d'Amiens, les étamines de cette dernière ville étaient chargées à Saint-Malo. Il n'est pas jusqu'aux lainages d'Angleterre qui n'aient un moment formé une branche importante du commerce de transit auquel se livraient les Malouins (27). Les soieries, les tissus d'or et d'argent de Tours, puis de Lyon, les chapeaux de castor, dont le grand centre de fabrication était Paris, les dentelles de toutes régions de la France, la mercerie, la bimbeloterie, la quincaillerie étaient autant d'articles que Saint-Malo drainait vers l'Espagne (28).

Et cependant, c'eût été « peu de choses que le commerce de l'Espagne, si celui des deux vastes empires du Pérou et du Mexique, et de tant d'autres régions du Nouveau Monde, où cette monarchie étend sa domination... ne l'avait rendu un des plus riches et des plus profitables de l'Europe (29) ».

Si, en théorie, l'Espagne s'était réservé le monopole exclusif du commerce avec ses possessions d'Amérique, elle était, en fait, incapable de subvenir à leurs besoins. Corrompus eux-mêmes par une richesse trop facilement acquise, ces pays concentraient autour de l'exploitation de leurs mines de métaux précieux toute leur activité, abandonnant au hasard la tâche de pourvoir aux besoins d'un luxe effréné comme aux nécessités les plus pressantes de la vie. Quels pays eussent été mieux désignés pour l'écoulement des produits européens ? L'Espagne, jalouse, avait prétendu interdire aux autres nations ce lucratif commerce, mais trop faible pour faire respecter ses décisions, trop peu florissante surtout, au point de vue économique, pour se passer de l'étranger, elle préféra fermer les yeux sur un abus contre lequel elle se savait impuissante. Mais, pour masquer la fraude et sauvegarder le principe, elle exigea que les marchandises fussent transportées exclusivement sur des vaisseaux d'Espagne. Ceux-ci partaient annuellement en deux groupes : les galions,

(27) GIRARD, *op. cit.*, p. 363, note.

(28) LESORT, *op. cit.*

(29) SAVARY DES BRULONS, t. I, col. 237.

presque exclusivement des bâtiments de guerre, avaient pour destination la *Tierra Firme* ou côtes du Vénézuéla, Colombie et Panama ; ils n'avaient pas d'époque de départ bien déterminée. Le second groupe, appelé la *Flota de Nueve Espana*, la « Flotte » mettait à la voile vers le 10 ou 15 juillet pour aborder, comme son nom l'indique, aux côtes de la Nouvelle Espagne, à la Vera Cruz (30).

On eut tôt fait de tourner l'interdiction : chaque négociant français s'abouchait avec un négociant espagnol. Un peu avant l'époque du départ des escadres, il chargeait un vaisseau, ou plusieurs, des marchandises les plus propres à donner un produit rémunérateur et l'expédiait à son correspondant d'Espagne ; c'était sous le nom de ce dernier que se faisaient toutes les transactions et le paiement des marchandises n'avait lieu qu'au retour du voyage. Ces opérations, on le voit, reposaient entièrement sur une mutuelle et entière confiance, et il va sans dire qu'au cas où il était trompé, le négociant étranger n'avait aucun recours contre la mauvaise foi de son complice espagnol : une plainte devant les tribunaux eût entraîné, au contraire, la confiscation des marchandises au profit du gouvernement espagnol, peut-être même la prison perpétuelle (31).

Ces difficultés ne refroidissaient en aucune façon l'ardeur des Malouins pour ce commerce ; les bénéfiques qu'ils y trouvaient leur semblaient une compensation suffisante à tous ces risques. Savary évalue les moindres retours à 6 ou 7 millions. Certains allaient même jusqu'à 12 (32).

Les marchandises qui composaient ces retours étaient les cuirs, le bois de campêche, l'indigo et la cochenille, la fine laine de vigogne, toutes marchandises d'un débit assuré, et surtout les métaux précieux. En 1689, les seuls Malouins en rapportèrent pour 1.884.000 livres, plus 205.000 livres (33) qu'ils firent rentrer par Gênes (34).

(30) NOINTEL, *op. cit.*

(31) NOINTEL, *op. cit.*

(32) SAVARY DES BRUSLONS, *op. cit.*, col. 205. Patoulet, cité par Dahlgren, t. I, p. 77.

(33) BOISLISLE, *Correspondance des Contrôleurs généraux*, t. I, n° 665.

(34) La route de Gênes pour les retours de Cadix semble avoir

Aussi, ne saurait-on s'étonner, lorsqu'on connaît les conceptions économiques du temps, de l'intérêt puissant que présentait ce commerce et des encouragements que trouvaient auprès du pouvoir ceux qui le pratiquaient. Tous les écrits de l'époque s'attachent à en faire ressortir le principal avantage : décharger le royaume de ses produits manufacturés, y apporter des métaux précieux (35), et les mesures de faveur dont il était l'objet prouvent que l'on ne doutait pas de son utilité (36). « Avec l'or espagnol, écrit Charliat, le monde des affaires vit s'élargir son activité dans des proportions insoupçonnées (37). » Aussi, est-on quelque peu surpris d'apprendre que ce commerce n'occupait pas à Saint-Malo plus de 15 frégates par an (38). Encore n'étaient-ce pas de grosses unités : le navire que La Lande-Magon fait charger à Cadix en 1691 n'excède pas 300 tonneaux (39). Les négociants étaient-ils rebutés par la lointaine échéance de leurs transactions (40) ou se contentaient-ils, en sages, de puiser avec mesure à une source qu'il fallait éviter de tarir ? La vraie raison est qu'il était bien préférable de se passer de l'intermédiaire des Espagnols et de commercer directement avec les pays

été fréquemment employée durant la guerre de la Ligue d'Augsbourg, comme étant plus sûre que celle de Portugal. GIRARD, *op. cit.*, p. 329.

(35) Lettre de La Lande Magon au Contrôleur général, 21 janvier 1691. BOISLISLE, t. I, n° 892.

(36) Un arrêt de 1689 exemptait du droit de transit les marchandises destinées à Saint-Malo, lorsque, pour éviter les flottes ennemies, elles étaient obligées de passer par Marseille et d'emprunter la voie de terre. BOISLISLE, t. I, n° 662, note. Des vaisseaux de guerre français protégeaient l'embarquement clandestin des marchandises françaises et le transport des retours en argent. DAHLGREN, *op. cit.*, t. I, p. 83. Le 10 mai 1669, Colbert écrit à Guillaume Eon, consul à Cadix, que toutes les fois que les négociants malouins intéressés au commerce d'Espagne voudraient se faire escorter, le roi leur accorderait un vaisseau de guerre pour les conduire et les ramener. Bibl. nat. n°s 204 des Cinq cents Colbert, fol. 95 v°, cité par GIRARD, *op. cit.*, p. 494.

(37) *Op. cit.*, p. 45.

(38) NOINTEL, *op. cit.*

(39) BOISLISLE, *op. cit.*, t. I, n° 892.

(40) On comptait 18 mois à 2 ans entre le départ et le retour des flottes. — Sous la direction de M. Delumeau, professeur à la Faculté des Lettres de Rennes, un travail est en cours qui fera mieux connaître le mouvement commercial du port de Saint-Malo, d'après les registres d'entrée et de sortie. Un premier article dû à M. Ph. Langlet, vient de paraître dans les *Annales de Bretagne*, t. LXIV, n° 3.

du Nouveau Monde, d'y pratiquer ce commerce intrus connu sous le nom de *commerce interlope*.

Dahlgren pense (41) qu'il faut chercher l'origine de ces expéditions dans les descriptions merveilleuses que firent des incalculables richesses de ces côtes une bande de flibustiers français, conduits par le Français Massertie, que les péripéties d'une navigation hasardeuse entraînent dans ces parages. Sans doute, mais n'est-il pas à présumer aussi que les Malouins qui, depuis nombre d'années déjà, faisaient, par le truchement, il est vrai, des Espagnols, le commerce en ces mers, avaient de solides raisons de croire à ses possibilités rémunératrices ? C'est sous leurs auspices, en tous cas, que fut conçue et organisée la première expédition digne de ce nom (42) envoyée aux côtes de la mer du Sud. Noël Danycan de l'Épine, un des plus importants négociants de Saint-Malo, en fut le principal promoteur. Avec Jean Jourdan de Grouée, commerçant de Paris entreprenant et actif, il fonda une Compagnie de la mer du Sud, avec privilège royal (43), pour financer et soutenir l'entreprise. Il confia le commandement de celle-ci au capitaine Gouin de Beauchesne qui, déjà en plusieurs occasions, s'était signalé à l'attention de ses contemporains (44). Le voyage dura du 16 décembre 1690 au 7 août 1701 (45).

En tant qu'opération commerciale, l'expédition n'eut peut-être pas tout le succès qu'on en attendait, mais elle ouvrait la voie aux campagnes si fructueuses des années qui suivirent et, au point de vue strictement nautique, son importance était indéniable. Beauchesne avait reconnu toute la côte occidentale de l'Amérique méridionale, noté les meilleurs ports, réuni de précieuses observations sur tous les points propres à faciliter les expéditions futures.

(41) DAHLGREN, *op. cit.*, p. 112.

(42) Le capitaine de vaisseau de Gennes, à la tête de six vaisseaux de la marine royale, avait déjà fait une tentative : parti de La Rochelle en 1695, les vents contraires l'obligèrent à rebrousser chemin avant d'avoir franchi le détroit de Magellan. Il était de retour en 1697. VIGNOLS, *Naufrage...*, p. 112.

(43) DAHLGREN, *op. cit.*, t. I, p. 120.

(44) DAHLGREN, *op. cit.*, t. I, p. 124.

(45) VIGNOLS, *Naufrage...*, p. 112.

Enfin, le prestige du pavillon français qui, pour la première fois (46), sillonnait ces mers, y trouvait son compte.

Pour honorables qu'ils fussent, la Compagnie de la mer du Sud ne se payait point de tels résultats. Elle renonça à financer une seconde expédition. En Breton têtu et tenace, le Malouin Danycan voulut faire encore une tentative et, en 1701, il envoyait de nouveau deux vaisseaux à la mer du Sud (47). Ils étaient de retour en 1703, ayant fait de si merveilleux bénéfices que l'expérience pouvait être considérée comme concluante.

Ce fut le signal d'une véritable ruée vers les côtes sud-américaines. Dans tous les ports, on arma pour la mer du Sud ; mais la faveur que connurent ces armements ne fut nulle part aussi grande qu'à Saint-Malo, où elle dégénéra en véritable « fureur » (48). De l'aveu même des négociants de Saint-Malo, plus de 70 vaisseaux firent ce voyage entre 1704 et 1709 (49) et, en 1715, du Guay-Trouin, dans un mémoire sur le commerce de Saint-Malo (50), constate qu'il y a encore dans ces régions une quarantaine de navires, alors que le commerce d'Espagne, naguère si florissant, est maintenant réduit à quatre ou cinq frégates par an.

Comment, aussi, ne pas se laisser séduire par l'espoir, rarement déçu, de ces gains merveilleux ? Les commissaires des ports, dans leur correspondance, reviennent constamment sur les sommes fabuleuses rapportées de chaque voyage. En 1705, les chargement et effets du *Saint-Esprit*, du *Saint-Joseph* et du *Baron-de-Breteuil* sont estimés 9.000.000 (51). Le *Thorigny*, en 1706, procure aux intéressés dans son armement un bénéfice de trois et demi,

(46) Le *Maurepas*, un des navires de l'expédition, ayant abordé à Valdivia, côte du Chili, est reçu à coups de canon. Revenus à des façons plus civiles, les Espagnols dirent aux Français « qu'ils n'avaient jamais vu de Français dans ces mers ». DAHLGREN, *op. cit.*, t. I, p. 139.

(47) VIGNOLS, *op. cit.*, p. 113.

(48) Lettre de Lempereur, 8 avril 1714, Arch. nat., Marine, B2 221, fol. 172.

(49) Arch. nat., Marine, B3.

(50) DU GUAY-TROUIN, *Mémoire sur la navigation et le commerce de Saint-Malo* (1705). Arch. nat., Marine, B3 233, fol. 439.

(51) Lempereur, 18 avril 1706. Arch. nat., Marine, B3 135, fol. 123.

et même quatre et demi pour un (52). En mars 1709, Chabert ramène au Port-Louis une escadre de 7 vaisseaux venant de la mer du Sud, dont 5 sont de Saint-Malo ; les chargements de ces derniers sont estimés à 27 ou 28 millions de livres (53).

Les mêmes marchandises précieuses que rapportaient les galions d'Espagne, cochenille, indigo, bois de campêche, figurent dans ces cargaisons, mais l'on peut se rendre compte, par ces quelques chiffres, combien plus considérable était l'apport des métaux précieux. De quelle opération de commerce ou de course pouvait-on espérer, aussi régulièrement surtout, de semblables bénéfices, contre un écoulement certain et rapide des produits manufacturés du royaume ? L'on ne s'étonnera plus de voir les Malouins braver les dangers, tourner toutes les défenses, déployer des ruses infinies, plutôt que de renoncer à un commerce aussi lucratif et qui avait pris chez eux une telle extension (54).

Nous ne pouvons entrer dans tous les détails de l'histoire si curieuse de ces expéditions, dire toutes les vicissitudes auxquelles étaient exposés les négociants qui s'y livraient, tant de la part des Espagnols que de celle du gouvernement français. Si celui-ci, au début, avait vu avec faveur (55) l'établissement d'un commerce qui répondait si bien aux conditions économiques de l'époque, il fut peu à peu amené, par les nécessités politiques, sinon à l'interdire formellement, du moins à en donner l'illusion. Tant que nous avons eu l'Espagne comme ennemie, il était légitime de chercher à lui nuire jusque dans ses possessions éloignées. Mais quand Louis XIV eut accepté le testament de Charles II et installé son petit-fils sur le trône d'Espagne, il lui devint impossible de fermer indéfiniment l'oreille aux plaintes réitérées des Espagnols devenus nos alliés.

Il était dur, pourtant, dans la détresse financière consécutive aux nombreuses guerres du règne, de renoncer au

(52) Lempereur, 26 juillet 1707. Arch. nat., Marine, B<sup>3</sup> 145, fol. 218.

(53) M. de Ferville, 27 mars 1709, Arch. nat., Marine, B<sup>3</sup> 171, fol. 34.

(54) DAHLGREN, *o. c.*

(55) Seignelay au Connétable de Saint-Malo, 20 octobre 1683. Arch. nat. Marine, B<sup>2</sup> 66, fol. 277 v<sup>o</sup>.



seul expédient qui mît un peu d'argent dans les caisses vides de l'Etat (56). D'où une politique à double face qui, comme toutes les demi-mesures, mécontentait tout le monde : d'un côté, prohibition officielle de ces expéditions, de l'autre, tolérance secrète, voilée du fallacieux prétexte d'« aller aux découvertes », jusqu'au jour où le mécontentement croissant des Espagnols obligea Louis XIV à prendre enfin des mesures décisives. Mais tant d'interdictions avaient été promulguées déjà, dont on n'avait tenu aucun compte, tant de soumissions exigées des armateurs, puis considérées comme lettre morte par les autorités mêmes chargées de les obtenir, que l'ordonnance du 18 janvier 1713, interdisant aux négociants français d'envoyer leurs navires dans la mer du Sud ne parut pas à ceux-ci d'une plus grande conséquence que les précédentes. Il ne fallut rien moins qu'une véritable expédition, commandée par l'officier français de Martinet (57) pour mettre un terme à ces entreprises si fructueuses. Huit vaisseaux, dont cinq dans la seule rade d'Arica (58) furent confisqués. Les autres ne trouvèrent de salut que dans une fuite précipitée.

On ne saurait évaluer de façon précise les pertes éprouvées, mais la répercussion de ce coup fut cruelle aux Malouins, suppôts impénitents du commerce de la mer du Sud. Il est facile d'imaginer, encore que d'aucuns se fussent prononcés pour la suppression d'un commerce dont le succès même diminuait le profit (59), le tort que dut leur faire aussi bien qu'à l'Etat, l'interdiction de ces armements si profitables, source de fortunes véritablement fabuleuses que certains d'entre eux édifièrent (60). Faut-il trouver là

(56) VÉRON DE FORBONNAIS, *o. c.*, t. II, p. 193. L'Etat, en effet, prélevait un *indult* de 6 % sur les matières précieuses apportées de la mer du Sud.

(57) DAHLGREN, *Le Comte Jérôme de Pontchartrain...*

(58) Ville maritime du Chili, à l'embouchure de l'Azapa, sur l'océan Pacifique.

(59) DAHLGREN, *Le Comte Jérôme de Pontchartrain*, fol. 439. Mémoire des négociants de Saint-Malo au sujet des permissions pour envoyer des navires dans la mer du Sud. Arch. nat., Marine, B3 175, fol. 169.

(60) Noël Danycan aurait grossi de « plusieurs millions » l'héritage paternel. DAHLGREN, *Les relations commerciales...*, t. I, p. 115, note. Le même négociant constitua en dot à son fils cadet la somme énorme pour l'époque de 800.000 livres. VIGNOLS, *op. cit.*, p. 114.

l'explication d'une décadence dans l'activité malouine dont on perçoit les premiers signes dès le début du XVIII<sup>e</sup> siècle ? Sans doute, y eut-il d'autres causes, mais il est certain que rien ne remplaça pour les Malouins une source de profits sans laquelle ils n'eussent pu, comme ils le firent, élargir leur rayon d'action. Il ne faut pas méconnaître non plus le facteur moral nouveau que dut apporter dans l'âme de ces gens habitués au succès un si brutal et si retentissant échec. Même chez ceux qui furent le moins touchés par ce désastre, le découragement et la défiance, durent s'insinuer. Quand la foi dans le succès ne préside pas aux entreprises, n'y a-t-il pas lieu de craindre pour leur réussite ?

\*  
\*\*

Il semblerait qu'après avoir esquissé, comme nous avons essayé de le faire, des opérations d'une telle importance, il n'y ait plus rien à dire de l'activité des Malouins. Il faut encore évoquer pourtant leurs essais commerciaux au Maroc, leurs tentatives en Guinée, en vue de la traite des nègres, leurs opérations dans le Levant. Leur substitution à la Compagnie des Indes Orientales, ruinée par les guerres du règne de Louis XIV, mérite aussi d'être signalée. « Les négociants malouins, dit Weber (61), qui passaient hardiment à travers les croisières ennemies, maintinrent seuls nos comptoirs de l'Inde en relations avec la mère-patrie, car la Compagnie était incapable de les soutenir effectivement ». En 1705, elle se trouva dans de si grandes difficultés que les actionnaires proposèrent au roi la remise de leurs privilèges « pour en investir Messieurs de la ville de Saint-Malo, les plus capables du royaume de soutenir une si importante entreprise que celle du commerce de l'Inde (62) ». Le roi n'y voulut point consentir. Ce n'est qu'en 1714 que la Compagnie, ayant obtenu le renouvellement de son privilège pour une période de dix ans, fut autorisée à passer un traité définitif pour ce laps de temps avec les Malouins. La société constituée par ceux-ci exploita le commerce des Indes jusqu'au

(61) WEBER, *La Compagnie Française des Indes*, p. 185.

(62) *Id.*, p. 215.

moment où Law, en 1719, réunit la Compagnie des Indes à la Compagnie d'Occident (63).

Parmi d'autres résultats, incontestablement plus importants, ajoutons que c'est aux Malouins que l'on doit l'importation directe du café en France et l'introduction de sa culture à l'île Bourbon (64).

On peut voir, par cet exposé, qu'il n'était guère de domaine fermé à l'activité des Malouins. Dans chacune des branches où ils s'étaient essayés, ils avaient su se faire une place des plus honorables. Leur esprit d'entreprise et la hardiesse de leurs initiatives, tempérés de discernement et de prudence, avaient peu à peu élevé leur ville au rang des plus importantes et des plus prospères de la province. Elle en était là d'un développement qui se poursuivait depuis des siècles et qui semblait avoir atteint dans la paix son plein épanouissement, lorsqu'elle se trouva avec tout le royaume jetée dans des guerres ruineuses. Qu'allait devenir, en ces temps de troubles, la cité marchande ?

Grâce à l'initiative de ses habitants, elle sut faire face au problème : elle sut tirer parti d'une situation géographique plus propre encore à la guerre qu'au commerce ; elle arma de canons ses navires marchands, de nouveau, on les vit sillonner les mers, mais ce ne fut plus dans le but d'un paisible négoce : contre le commerce ennemi, elle entreprit la guerre de course. Comment les Malouins la pratiquèrent, quels en furent les résultats, c'est ce que nous allons maintenant essayer d'exposer.

## CHAPITRE II

### LA COURSE — REGLEMENTATION

« On appelle course en mer l'armement d'un vaisseau fait par des particuliers, d'après une permission du roi,

(63) *Id.*, p. 239.

(64) BOURDE DE LA ROGERIE, *Les Bretons aux îles de France et de Bourbon*, p. 96. — Voir A. LOUGNON, *L'île Bourbon pendant la Régence*, 1956, p. 71.

pour courir en temps de guerre sur les ennemis de l'Etat, dans la vue d'interrompre leur commerce et leur navigation (65). »

Les armements de guerre particuliers étaient un usage fort ancien. La faiblesse ou l'absence complète des armées de mer obligeaient chacun à ne compter que sur soi-même pour la défense ou les représailles, mais l'emploi de la force étant essentiellement un attribut du souverain, celui-ci devait le déléguer à son sujet lésé pour lui permettre d'exercer légalement sa vengeance. Il le munissait, en temps de paix, d'une « lettre de marque » et c'est par là que l'honnête marchand poursuivant la juste réparation du tort subi se distinguait du pirate.

La lettre de marque autorise l'exercice d'une représaille personnelle, où l'attaquant se paie sur l'attaqué ou sur ses compatriotes, du préjudice qu'il en a antérieurement subi. Dans la prise, seules l'intéressent les marchandises : les hommes sont libérés ; aussi, ne se défendent-ils pas. Lorsque la course sera devenue un moyen de faire du tort à l'ennemi, on prendra les marchandises, mais on gardera, de plus, les hommes prisonniers. Aussi, se défendront-ils. D'où, avec le temps et les circonstances, un durcissement de la guerre de course, évolution plus marquée dans l'usage, il est vrai, qu'elle n'est apparente dans les textes.

En temps de guerre, la jurisprudence reconnaissait aux souverains des droits sur la propriété privée des sujets de la nation ennemie. A ceux de leurs sujets qui voulaient s'armer contre elle, ils accordaient une autorisation spéciale, appelée « commission », par laquelle étaient légitimés les actes d'hostilité auxquels ceux-ci se livreraient et les prises qu'ils feraient sur les ennemis. Si quelqu'un était pris sous les armes, n'étant point porteur de cette commission, il était réputé forban et, comme tel, traité avec la dernière rigueur. C'était donc cette commission, délivrée au nom du roi par l'amiral qui constituait le corsaire, ou, pour employer la terminologie alors usitée et qui coupe court à toute équivoque, l'« armateur » (66).

(65) DENISART, *Collection de décisions nouvelles*, t. V, p. 654.

(66) Voici les définitions que Littré donne à ces mots :

Il est facile, par la lecture des textes de cette époque, de constater qu'aucune idée péjorative ne s'attacha jamais à la guerre de course. Inexistante, ou à peu près, avant Richelieu, la marine militaire française avait besoin d'être suppléée, en cas de guerre, par l'initiative des particuliers. Le coup terrible (plutôt d'ordre moral, il est vrai) qui lui fut porté par la défaite de la Hougue, en 1692, et la décadence maritime qui en résulta, contribuèrent à maintenir la course dans la faveur en laquelle on la tenait. D'éminents personnages, comme Vauban, n'hésitaient pas à prendre la plume pour vanter l'utilité et recommander la pratique de cette guerre, « dont les coups seront d'autant plus à craindre pour eux (les ennemis) qu'ils vont droit à leur couper le nerf de la guerre (67) ». Et il ajoutait : « Il faut donc se résoudre à faire la course comme au moyen le plus possible, le plus aisé, le moins cher, le moins hasardeux et le moins à charge à l'Etat (68) ». Mais était-il le plus efficace ? C'est ce que, seule, une étude approfondie des documents peut révéler. Quoi qu'il en soit, jusqu'à sa suppression en 1856, la guerre de course connut la même faveur, et le juriste Valin, écrivant en 1760, stigmatise en ces termes les propos des détracteurs de ce mode d'hostilités : « Ce n'est là, dit-il, qu'un langage de mauvais citoyens qui, sous le masque imposant d'une fausse sagesse ou d'une conscience artificiellement délicate, cherchent à donner le change en voilant le motif secret qui cause leur indifférence pour le bien et l'avantage de l'Etat (69). »

A l'époque de Louis XIV, la guerre de course devait connaître un succès d'autant plus vif que la marine avait alors à sa tête Pierre-Louis Phélypeaux, comte de Pontchar-

---

*Armateur* : celui qui arme et équipe à ses frais un ou plusieurs navires pour le commerce ou pour la course. — Capitaine d'un navire armé en course. — Vaisseau armé pour la course. — Déjà, à l'époque de Littré, ces deux derniers sens n'étaient plus usités.

*Corsaire* : vaisseau armé en course par des particuliers, mais avec l'autorisation du gouvernement. Le corsaire est muni de lettres par son gouvernement et armé seulement en temps de guerre. Le pirate n'a point de lettre de marque et attaque même en temps de paix.

(67) VAUBAN, *o. c.*, t. IV, p. 161.

(68) *Id.*, p. 166.

(69) VALIN, *Nouveau commentaire*, t. II, p. 213.

train. Honnête homme, économe, il lui manquait pourtant les connaissances et l'expérience qui eussent permis de remettre à flot une marine que la défaite de la Hougue avait cruellement touchée, mais non anéantie. Trop prompt à désespérer, épouvanté par l'augmentation incessante des dépenses maritimes à laquelle il se sentait impuissant à remédier, persuadé d'ailleurs de l'inutilité des batailles navales, sans répercussion, pensait-il, sur la politique générale (70), il en vint peu à peu à délaisser la marine royale au profit de la guerre de course, en laquelle, soutenu en cela par Vauban, il fondait de grands espoirs et dont il fut un des premiers promoteurs.

Mais il fallait que la course se tint dans de justes limites et ne risquât pas de dégénérer en piraterie ; des mesures successives avaient peu à peu réglementé la course. L'ordonnance de 1681, véritable code de la marine marchande conçu par Colbert, reprend et résume toutes ces mesures et c'est par elle que la course sera régie dans la période qui nous occupe : c'est elle aussi qui définit les diverses institutions préposées à son bon fonctionnement : l'Amiral, le Conseil des Prises, les Amirautés.

★  
★

L'AMIRAL. — La fonction est de beaucoup plus ancienne que le nom. Celui-ci ne paraît pas en France avant le XIII<sup>e</sup> siècle. On s'accorde à lui attribuer une origine arabe (71) et à penser qu'il fut introduit en France à la suite des Croisades ; jusqu'au XV<sup>e</sup> siècle, au moins, il garda son sens arabe, qui est celui de « commandant supérieur », et on eut soin de distinguer expressément « l'amiral de la mer » lorsqu'il était question du chef des armées navales. Au XVI<sup>e</sup> siècle, on distinguait l'Amirauté de France, qui comprenait les côtes de Normandie et de Picardie, l'Amirauté de Bretagne, l'Amirauté de Guyenne, enfin celle de Provence (72). De bonne heure (73), le désir de la royauté fut de fondre en une seule ces quatre amirautés, mais,

(70) TRAMOND, *Manuel d'histoire maritime de la France*, p. 278.

(71) ROSENZWEIG, *Office de l'Amiral*, p. 1.

(72) P. VIOLLET, *Le Roi et ses ministres*, p. 401.

(73) Edit de février 1544 (n. st.), VIOLLET, *op. cit.*, p. 401, note 2.

comme bien on pense, cela ne se fit pas sans difficultés ; la plus opiniâtre résistance vint de la Bretagne.

Cette province n'avait point eu, sous l'administration des ducs, de véritable amiral, si l'on entend par là un officier nommé à vie, dont la charge comportait certains droits utiles et des attributions judiciaires, comme cela se voyait en France. Si le duc désirait entreprendre quelque expédition maritime, il mettait ses escadres sous le commandement de quelque chevalier, mais les prérogatives de celui-ci étaient exclusivement militaires (74). Il ne pouvait prétendre, en tant qu'amiral, du moins, à aucune fonction judiciaire, à la perception d'aucun droit (75), pas davantage à la délivrance des congés ou des brevets, tous droits que le duc, en vertu de leur caractère domanial, se réservait jalousement. Si parfois il les délégua, ce ne fut que temporairement et sous certaines conditions, sans que jamais, en aucun cas, l'amiral pût exciper de sa charge pour les exiger (76). En somme, tous les droits et pouvoirs d'amirauté demeuraient en la main du duc.

C'est sur ce fait que les États et les jurisconsultes bretons s'appuyèrent toujours pour dénier à l'amiral de France toutes les prérogatives de sa fonction en Bretagne, prétendant que le roi seul, successeur direct des ducs, avait qualité pour les exercer, soit par lui-même, soit par le gouverneur, son représentant dans la province. La querelle resta longtemps en suspens. Les registres d'enregistrement des congés et commissions de navires conservés à Saint-Malo offrent plusieurs exemples du refus d'enregistrement opposé par le lieutenant d'amirauté et le procureur du roi à des corsaires qui avaient commission du comte de Toulouse, tandis qu'ils ne faisaient aucune difficulté pour

---

(74) BOURDE DE LA ROGERIE, *Origine et organisation des sièges d'Amirauté*.

(75) Il paraît pourtant établi que les amiraux de Bretagne jouissaient du droit de convoi ; pour protéger les navires marchands contre les pirates, l'amiral armait quelques vaisseaux. Pour subvenir aux dépenses de cet armement, l'on percevait des droits sur certaines marchandises entrant dans les ports du duché ou en sortant. DU CREST DE VILLENEUVE, *Essai historique sur la défense des privilèges de la Bretagne*, p. 286.

(76) *Ib.*, p. 287.

enregistrer celles qui émanaient du duc de Chaulnes (77). Voici ce qu'on lit encore à la date du 12 mars 1693, dans un de ces registres (78) (André White, capitaine du *Mont-Cassel*, ayant commission du comte de Toulouse, amiral de France, veut la faire enregistrer) : « A quoy mondit sieur le Procureur du Roy a dit que monseigneur le duc de Chaulnes, gouverneur de cette province avec tous droits d'amirauté, n'a point donné son passe-port ny commission, ainsi qu'il est réglé par l'ordonnance de la Marine pour la Bretagne... portant que l'on ne peut armer en guerre sans commission de Sa Majesté ou de Monsieur le Gouverneur. »

La question ne fut définitivement réglée qu'en 1701 : par un arrêt du Conseil du 30 mai, le roi reconnaissait au gouverneur de Bretagne les droits d'amirauté dans tout le duché (79). Les Bretons chantèrent victoire, mais le roi l'aurait pu faire aussi : par un habile expédient qui anéantissait tout prétexte de conflit, le comte de Toulouse, amiral de France, avait été pourvu en 1695 du gouvernement de la Bretagne. A sa mort, en 1737, son fils, le duc de Penthièvre, lui succéda dans l'une et l'autre charge (80). La fusion était, en fait, réalisée : sous le couvert du gouverneur, l'amiral put exercer, en Bretagne aussi bien qu'en France, les droits et devoirs de sa charge.

Conférée primitivement par commission, l'amirauté ne fut érigée en titre d'office qu'à partir du xvi<sup>e</sup> siècle (81). L'importance de cette charge, autrefois considérable (82), était, à l'époque où se place notre étude, fort diminuée au point de vue militaire : le commandement absolu des armées navales que possédait anciennement l'amiral et

(77) Arch. d'Ille-et-Vilaine, fonds de Saint-Malo, C<sup>4</sup> 219, *passim*.

(78) *Ib.* C<sup>4</sup> 226, fol. 87.

(79) Sauf Brest, soumis à l'Amiral de France. Le roi ne fit pas état, à cette époque, du fait que, lors du mariage d'Anne de Bretagne avec Charles VIII, la ville de Saint-Malo avait été considérée comme appartenant antérieurement au domaine du roi, en vertu d'une donation du pape d'Avignon, Clément VII.

(80) BOURDE DE LA ROGERIE, *op. cit.*, p. 10.

(81) PARDESSUS, *Collection de lois maritimes antérieures au XVIII<sup>e</sup> siècle*, t. IV, p. 295, note 2.

(82) « Il est, sur mer, l'égal du connétable sur terre. » ROSENZWEIG, *op. cit.*, p. 10.



qui était considéré comme un attribut essentiel de sa charge, n'était plus qu'une faculté soumise à la volonté du roi (83).

Anciennement aussi, l'amiral avait joui, privativement à tous autres, du privilège de nommer les officiers des sièges d'amirauté. Par un édit du mois d'avril 1554, Henri II avait bien maintenu l'amiral dans la jouissance de ce droit, mais les officiers nommés par lui ne purent exercer valablement leur charge qu'après avoir obtenu du roi des lettres de provision. Les officiers militaires, vice-amiraux, chefs d'escadre, capitaines, etc., étaient nommés par le roi, mais l'amiral avait le droit de mettre ses lettres d'attache sur leurs nominations, ainsi que sur les lois maritimes. C'était là le plus clair de ses attributions administratives. La seule commission importante que l'amiral ait toujours gardé le droit de conférer, fut celle de secrétaire général de la marine. Ce haut personnage suppléait l'amiral dans tous les détails de sa charge et devait aussi veiller à la défense des droits de l'amirauté.

L'amiral conservait les privilèges honorifiques et pécuniaires dont avaient joui ses prédécesseurs. Parmi ces derniers, les plus importants étaient la délivrance des congés et des commissions (84), le droit de bris sur les navires naufragés, un droit de convoi sur les navires marchands escortés par des navires de guerre, la perception des amendes infligées par les amirautés, le droit d'ancrage. Mais le plus ancien et le moins contesté des droits attachés à cette charge était le dixième de toutes les prises faites en mer, aussi bien par les vaisseaux du roi que par les navires des particuliers. Ce droit constituait, en somme, l'émolument de la charge, qui n'en comportait point d'autre. Ce droit, comme les autres, était perçu dans les ports par le receveur des droits de l'amiral.

Enfin, l'office de l'amiral comportait encore des attributions judiciaires qui, à l'époque où nous arrivons,

(83) « Commandera la principale de nos armées navales, suivant les ordres que nous lui en donnerons. » VALIN, *o. c.*, t. I, p. 69.

(84) Le congé est délivré indistinctement à tout vaisseau équipé soit en guerre, soit en marchandises, qui désire mettre en mer, la commission ne se donne que pour l'armement en course. VALIN, *op. cit.*, t. I, p. 67.

étaient les plus effectives de cette charge. Elles avaient trait surtout à la police de la marine marchande et de la course. « L'amiral connaissait de toutes les causes civiles et criminelles concernant la marine, de tous les délits qui se commettaient sur la mer ou sur ses bords, en temps de paix comme en temps de guerre (85). »

De ces causes maritimes, nous extrairons le jugement des prises, comme intéressant plus particulièrement la guerre de course.

LE CONSEIL DES PRISES. — Le principe que toute prise doit être jugée est très ancien. Pourtant, on ne le trouve pas exprimé dans un texte avant 1373 (86). On ne voit pas non plus qu'avant cette date, la juridiction de l'amiral sur les prises ait été officiellement reconnue et ce n'est pas avant le xvii<sup>e</sup> siècle qu'il l'a exercée lui-même ; auparavant, il semble s'être contenté de déléguer ses pouvoirs aux officiers d'amirauté, mais à partir des premières années du xvii<sup>e</sup> siècle, il fut décidé que l'amiral retiendrait par devers lui le jugement des prises. Celui-ci considérait ce droit comme inhérent à sa charge et le comte de Toulouse tenait beaucoup à ce que tous les jugements de prises rendus en son nom comportassent la formule : « Nous, en vertu du pouvoir à nous attribué à cause de notre dite charge d'amiral... »

Il est probable que l'amiral se faisait assister dans cet office par un conseil, mais les documents sont muets sur cette question jusqu'à l'établissement en 1627 d'un Conseil de marine dont s'entoura Richelieu, grand-maître de la navigation. Ce conseil subsista, avec des attributions administratives et contentieuses, jusqu'en 1669. Supprimé à cette date en même temps que la charge de grand-maître, il fut remplacé, pour la partie administrative, par le secrétaire d'Etat ayant le département de la marine, et, pour le jugement des prises, par un *Conseil des Prises*, créé par un règlement du 23 septembre 1676 (87), puis réorganisé,

(85) ROSENZWEIG, *op. cit.*, p. 28.

(86) DUMAS, *Le Conseil des Prises...*, p. 326.

(87) DUMAS, *op. cit.*, p. 349. Entre temps, les prises furent jugées au Conseil, c'est-à-dire par les Secrétaires du Roi, et les jugements expédiés sous forme d'arrêts du Conseil.

à la majorité du comte de Toulouse, par un autre règlement du 9 mars 1695. Sa fonction était de vérifier si les corsaires français avaient observé, en faisant leurs prises, leur loi nationale (88).

Ce Conseil n'était pas une institution permanente. Etabli au commencement de chaque guerre, il était supprimé par arrêt du Conseil, à la cessation des hostilités, lorsque les dernières prises avaient été jugées.

Le Conseil des prises se composait :

1° de l'Amiral, qui en avait la présidence. Cette présidence ne devint effective qu'à partir de 1695 (89) ;

2° de Commissaires pour les prises, généralement au nombre de douze à quinze, pris parmi les conseillers d'Etat et les maîtres des requêtes ;

3° du Secrétaire d'Etat à la marine. En fait, on eût pu dire qu'il était à lui seul tout le Conseil des Prises : ayant la signature des arrêts, il ne prenait souvent pas la peine de soumettre les procédures au Conseil, et, quand il le faisait, il ne se gênait pas pour indiquer au rapporteur, d'ailleurs choisi par lui, dans quel sens le jugement devait être rendu ;

4° du Secrétaire général de la Marine. Il était, en somme, le secrétaire de l'Amiral. Ses fonctions au Conseil des Prises étaient importantes : c'était lui qui recevait les procédures des prises instruites par les amirautés, expédiait les jugements. Il servait à l'Amiral de secrétaire et remplissait même au Conseil des Prises les fonctions de greffier.

Les attributions du Conseil des Prises étaient à la fois judiciaires et administratives.

En matière judiciaire, sa compétence était :

1° d'ordre civil : nous ne retiendrons là que le jugement des prises faites en vertu de commissions pour armer en course. Encore fallait-il que ces prises fussent faites pendant la guerre, puisque la compétence du Conseil était limitée à la durée des hostilités ;

2° d'ordre pénal : le Conseil des Prises avait le droit

---

(88) *Id.*, p. 622.

(89) *Id.*, p. 620.

de punir les pillages, les infractions aux ordonnances et règlements ;

3° enfin, en cas de prise indûment faite, le Conseil des prises avait droit de statuer sur la nécessité de dommages et intérêts et d'en évaluer le montant.

Quant à ses attributions administratives, il suffira de dire qu'il était consulté par le roi dans la préparation des règlements relatifs à la course et en faisait lui-même certains, qu'enfin, il avait sur les officiers d'amirauté certains droits de surveillance et de discipline.

Les jugements du Conseil des Prises, rendus à partir de 1695 sous la forme d'ordonnance de l'Amiral (90) étaient expédiés par le Secrétaire général de la Marine qui les envoyait aux officiers d'amirauté, chargés de les exécuter (91).

LES AMIRAUTÉS. — Les tribunaux d'Amirauté ne furent définitivement établis en Bretagne qu'en 1691 (92). Les protestations des Etats et du Parlement qui repoussaient de toute leur force la juridiction de l'Amiral, furent la cause de ce retard. Les ducs, bien qu'ils eussent des amiraux, avaient conservé à leurs juges ordinaires la connaissance des causes maritimes. Les Etats prétendaient maintenir cet état de chose, à l'encontre de la volonté du roi qui était que la juridiction de l'Amiral s'étendît à la Bretagne. Un édit, rendu en 1554, créant un siège général d'amirauté à Rennes et sept sièges particuliers dans diverses villes de la province, resta lettre morte. Nouveaux démêlés entre le roi, qui tentait de se faire obéir et les Etats qui se dérobaient. La ferme main de Richelieu eut un moment raison de cette opiniâtreté, et, par l'édit de Saint-Germain-en-Laye (novembre 1640) sept sièges d'amirauté étaient créés en Bretagne. Mais, le cardinal disparu, tout se trouva remis en question, par l'oubli, sans doute volontaire, où l'on tint l'édit de 1640. Le roi ne sembla pas pressé de le rappeler aux Bretons. Ayant appris que la

(90) Auparavant, ils affectaient la forme d'arrêts du Conseil d'Etat.

(91) Pour tout ce qui concerne le Conseil des Prises, consulter Dumas, *op. cit.*

(92) BOURDE DE LA ROGERIE, *Origine et organisation des sièges d'amirauté*, p. 1.

justice maritime était exercée dans la province par les officiers commis par le duc de Chaulnes, gouverneur de la province, il se contenta de les inviter à se pourvoir près de la royauté de lettres de provision (93).

Mais trop d'inconvénients résultaient de cet état de chose pour que le roi consentit à le laisser se prolonger. Dans une ville comme Saint-Malo où la justice était rendue par les juges de l'évêque et du Chapitre, seigneurs hauts justiciers, la juridiction des causes maritimes était peu à peu délaissée (94). La nécessité d'une jurisprudence uniforme se faisait impérieusement sentir. Aussi, deux édits, en mai et juin 1691, ordonnèrent-ils l'établissement définitif de sièges d'amirauté en Bretagne. Dol, Saint-Malo, Saint-Brieuc, Tréguier, Brest, Quimper, Vannes et Nantes étaient désignés comme sièges particuliers. Un siège général était, de plus, établi à Rennes (95).

Le siège de Saint-Malo étendait sa juridiction sur tout le littoral de l'évêché de ce nom et la partie de celui de Dol compris entre le Couesnon et l'Arguenon (96). En fait de ports importants, il ne comprenait dans son ressort que Saint-Malo, car on ne peut considérer comme tels Saint-Servan ni même Cancale.

Le personnel qui composait ce siège se répartissait à l'origine ainsi qu'il suit : un lieutenant général, un lieutenant particulier, quatre conseillers, un procureur et un avocat du roi, un greffier, trois interprètes, deux huissiers et deux sergents. L'importance du port malouin se révèle à ce détail qu'il comportait quatre conseillers et trois interprètes, alors que dans les autres sièges, sauf à Nantes toutefois, ces officiers étaient, pour l'une et l'autre charge, au nombre de deux (97).

Contrairement à l'ordonnance de 1681, où il est dit que les lieutenants et conseillers, les avocats et procureurs du roi aux sièges d'amirauté ne pourront être reçus s'ils ne

(93) Arch. nat., Marine, B<sup>2</sup> 56, fol. 107 v<sup>o</sup>.

(94) Arch. nat., Marine, C<sup>4</sup> 229.

(95) La seule différence entre les deux sièges était que les officiers des amirautés générales devaient être reçus au Parlement. VALIN, *op. cit.*, t. I, p. 81.

(96) BOURDE DE LA ROGERIE, *op. cit.*, p. 14.

(97) *Id.*, p. 21.

sont gradués (98), l'ordonnance spéciale pour la Bretagne, promulguée en 1684, n'implique pas cette nécessité. Il y est dit seulement, au deuxième article du I<sup>er</sup> titre : « Nous commettrons les juges que nous estimerons les plus propres pour connaître (99)... » Il semble qu'au moins les procureurs du roi et les lieutenants particuliers aient été exemptés de cette obligation (100).

La finance de ces charges était fixée ainsi qu'il suit et les gages se répartissaient de la façon ci-après :

	FINANCE	GAGES
Un lieutenant général ....	50.000 livres	2.600 livres
Un lieutenant particulier ..	25.000 —	1.250 —
Quatre conseillers à 6.000 chacun .....	24.000 —	1.200 — (pour les 4)
Un procureur du roi .....	25.000 —	1.250 —
Un avocat du roi .....	8.000 —	400 —
Un greffier .....	30.000 —	1.500 —
Trois interprètes à 3.000 chacun .....	9.000 —	450 — (pour les 3)
Un huissier audiencier ...	1.600 —	80 —
Un visiteur et délesteur ..	1.600 —	80 —
Deux sergents, à 800 l. chacun .....	1.600 —	80 — (pour les 2)

C'est l'amiral qui reçoit ces gages et les répartit ensuite entre ses officiers.

La compétence des juges d'amirauté s'étendait à toutes les questions touchant la « construction, les agrès, apparaux, ravitaillement et équipement, vente et adjudication des vaisseaux (101) », à toutes actions procédant des contrats concernant le commerce maritime, chartes-parties,

(98) VALIN, *op. cit.*, t. I, p. 159.

(99) Mémoire pour l'exécution de l'Edit de juin 1691, Arch. nat., Marine, C<sup>4</sup> 229.

(100) Arch. nat., Marine, C<sup>4</sup> 229.

(101) VALIN, *op. cit.*, t. I, p. 120.

affrètements, connaissements, assurances, etc., à tout ce qui se rapportait à l'armement des corsaires, engagements de matelots, désertions, à l'instruction et à la liquidation des prises, aux délits de pillage. Les officiers d'amirauté devaient aussi veiller à la conservation des droits de l'Amiral, à la police des ports et à leur bon entretien, à l'exacte observation des règlements concernant la pêche ; ils recevaient certains officiers : les capitaines de navires, les charpentiers et cordiers, les chirurgiens d'amirauté et professeurs d'hydrographie (102).

Il n'entre pas dans le cadre de cette étude de rechercher si les officiers d'amirauté s'acquittaient à la satisfaction générale des multiples fonctions qui leur étaient confiées. Nous dirons seulement qu'en ce qui concerne les prises, on leur reprochait souvent la lenteur qu'ils apportaient à l'instruction des procédures (103), les prix élevés de leurs vacations (104), le cumul qu'exerçaient certains d'entre eux (105). De là, d'inévitables difficultés entre les juges et leurs administrés, les uns allant jusqu'à accuser les autres d'être « nés dans la crapulle », « d'entretenir des souris et des rats », tous reproches qui sont de cruels outrages à la dignité d'un magistrat (106).

---

(102) BOURDE DE LA ROGERIE, *op. cit.*, p. 27 et 28.

(103) Mémoire de quelques articles importants de la course, dont les armateurs de Saint-Malo doivent supplier M. le marquis de Seignelay de favoriser leurs entreprises (1688). Arch. nat., Marine, B3 57, fol. 320.

(104) Mémoire de M. de Pomeru sur les armements en course de Saint-Malo. Arch. nat., Marine B3 59, fol. 330 v°.

(105) Lettre de Charles Gris, sieur de la Moinerie, 30 octobre 1693, pour se plaindre que, contrairement à l'arrêt du Parlement de Bretagne du 30 octobre 1693, les greffiers continuaient « d'employer comme présent dans les procès d'inventaires de vaisseaux le lieutenant général de ladite amirauté alors même qu'il n'y est pas », ce qui permet « de multiplier ses injustes profits qu'il usurpe sur le reste du corps qui devrait se partager pour assister à ces sortes d'inventaires ». Arch. nat., Marine, C4 229.

(106) Arch. d'I.-et-V., fonds de l'Amirauté de Saint-Malo, C4 272, fol. 57.

## CHAPITRE III

## L'ARMEMENT

L'ARMATEUR. — Le droit d'armer en course n'était point le privilège exclusif de telle ou telle catégorie d'individus (107). Et cependant, malgré l'engouement que connut, à certaines époques surtout, ce genre d'opérations, tout le monde ne s'y livrait pas avec le même succès. Contrairement à une opinion trop accréditée, la bravoure et l'audace, si elles sont utiles, n'amèneront que rarement le succès d'une expédition, si toutes sortes de considérations d'ordre matériel et financier, n'ont présidé à sa préparation. Aussi n'accordera-t-on jamais une trop grande importance au rôle de l'armateur. C'est lui qui choisit le navire, s'occupe de le munir de vivres, d'armes, d'agrès de rechange, non sans s'être assuré, au préalable, que toutes les réparations nécessaires ont été faites. Il choisit le capitaine et surveille le recrutement de l'équipage. Il assume la charge des formalités préliminaires à l'instruction des prises, en suit, au besoin la procédure. Si la prise est jugée bonne, c'est à lui qu'incombe le soin de faire décharger les marchandises et de les mettre en magasin, d'en surveiller la vente et la livraison. Il a surtout la charge très lourde de tenir les comptes, tant des frais nécessités par l'armement que des bénéfices rapportés par l'expédition, afin de procéder à la répartition.

Toutes ces opérations exigent, de la part de l'armateur, « beaucoup d'intelligence, de savoir-faire, d'ordre et de travail (108) ». Il faut être rompu à la tenue des écritures, à tous les genres d'opérations commerciales. Car la course n'est pas autre chose qu'une « sorte d'industrie à formes guerrières, incomparablement plus industrielle et commer-

---

(107) BOURDE DE LA ROGERIE, *Introduction...*, p. LIV.

(108) ROBIDOU, *o. c.*, p. 7.



çante que guerrière, dans l'immense majorité des cas (109). Cette impression ressort nettement des mémoires écrits par les Malouins, dans le but d'obtenir du gouvernement des mesures favorables à la course. Le côté commercial des opérations est celui qui prend, à leurs yeux, le plus d'importance. Le navire représente pour eux un capital ; les bénéfices de la campagne en constitueront les intérêts. Aussi, quand celle-ci a été infructueuse, pas une voix ne s'élève pour émettre le regret que la course n'ait pas été plus préjudiciable à l'ennemi, mais tout le monde déplore la perte d'argent subie par les armateurs et les intéressés, qui avaient nourri l'espoir de tirer de l'entreprise « une fortune considérable (110) ».

Quoi d'étonnant, dès lors, à ce que la course ait connu à Saint-Malo un tel succès ? Tous les armateurs sont des négociants dont la guerre arrête les affaires. La course, par les profits qu'elle est susceptible d'apporter, est une voie tout indiquée à leur activité. Ils ont des vaisseaux ; ils ont la pratique des opérations commerciales dont nous avons vu la nécessité ; le goût du risque, trait presque constant du caractère malouin, les incline vers ce qu'il y a de hasardeux dans une spéculation de ce genre et les rend plus aptes que d'autres aux armements en course.

Il arrive que l'armateur soit une femme, le plus souvent une veuve, qui continue à diriger la maison de commerce. C'est le cas de Marguerite Boscher, mère de Du Guay-Trouin, de Servanne Lécuyer de la Résinière, armatrice de navires que ses fils commanderont. On peut encore citer Marie Loret de la Palissade, Guillemette Gris de la Villestreux, Michelle Poitevin du Vaucelle (111).

Bien que les grosses fortunes fussent nombreuses à Saint-Malo, il était rare qu'un négociant assumât à lui seul la charge de l'armement d'un corsaire. Le risque eût été vraiment trop grand de ne s'en point tirer avec profit. Aussi s'efforçait-il de trouver d'autres commerçants ou de simples particuliers qui voulussent bien s'« intéresser en

(109) VIGNOLS, *Le Commerce maritime*, p. 9.

(110) GASTINES, 16 septembre 1697. Arch. nat., Marine, B2 97, fol. 392 v°.

(111) Arch. d'I.-et-V., fonds de l'amirauté se Saint-Malo, registres d'enregistrement des congés et commissions de navires, *passim*.

l'armement », c'est-à-dire y contribuer pour une part plus ou moins forte. L'un des associés, généralement l'armateur lui-même, avait le titre de directeur général de l'armement. C'était à lui que les autres associés versaient leur quote-part, c'était lui qui avait la gérance des fonds et les employait suivant les nécessités de l'armement. C'était en ses mains qu'étaient déposés les deniers provenant de la vente des prises. A la dissolution de la société, c'est-à-dire lors du désarmement du navire, il rendait compte de sa gestion et versait à chaque associé ce qui lui revenait, au prorata de la somme que celui-ci avait mise dans l'affaire. La course, ainsi conçue, n'était autre chose qu'une entreprise montée par actions (112).

Le nombre des intéressés était variable, indépendant du tonnage du navire ; pour l'armement du *Dromadaire* du port de 80 tonneaux, le sieur de la Sauvagère a sept associés (113). Sept associés, y compris l'armateur, participent à l'armement de la corvette le *Saint-Nicolas*, de 20 tonneaux seulement (114). Il est rare que le navire lui-même n'appartienne qu'à un seul propriétaire. On constate dans les registres de Saint-Malo, la répétition presque constante de ces mots : « propriétaire en partie (115) ». Le propriétaire et l'armateur sont, parfois, d'ailleurs, deux personnages différents ; un cas typique est celui que nous rencontrerons après que le désastre de la Hougue, jetant le découragement dans l'esprit du roi, l'eût conduit à se désintéresser de la marine : le souverain prête ses vaisseaux à des particuliers qui se chargent d'en faire l'armement.

Il y a deux sortes d'armement pour la course : l'armement en guerre pur et simple, dans lequel l'armateur et le capitaine ne se proposent pas d'autre but que de courir sus aux vaisseaux ennemis. Dans ce cas, le corsaire recherche l'adversaire et le provoque au combat, dans la mesure, du moins, où il espère y gagner quelque chose

(112) VIGNOLS, *op. cit.*, p. 13. Acte de société par l'armement du vaisseau *Le Dromadaire*. Arch. d'I.-et-V., Saint-Malo, C<sup>4</sup> 225, fol. 7 v<sup>o</sup>.

(113) Arch. d'I.-et-V., Saint-Malo, Acte de Société de la Corvette *Le Saint-Nicolas*, C<sup>4</sup> 272, fol. 15.

(114) Archives d'I.-et-V., fonds de Saint-Malo, C<sup>4</sup>.

(115) Voir surtout dans les registres d'enregistrement de congés et commissions conservés à Saint-Malo, les actes de cautionnement.

autre que des coups. Le côté guerrier d'une telle expédition prime le côté commercial, bien que rarement, on ne saurait trop le répéter, l'idée du profit matériel soit absente de l'esprit du capitaine et de l'équipage. Du Guay-Trouin lui-même, que les écrits contemporains et sa propre conduite nous montrent comme désintéressé, après s'être emparé de Rio de Janeiro (21 septembre 1711), n'oublie pas de « penser sérieusement aux intérêts du Roy et à ceux des armateurs (116) ». Et cependant, certaines des campagnes que fit ce capitaine pour le compte du Roi ou des armateurs de Saint-Malo restent le meilleur exemple de ce qu'est un tel armement.

Si, de toute évidence, la guerre nuisait au commerce, elle ne l'interrompait jamais complètement. Pour se protéger des attaques de l'ennemi au cours de leurs voyages, les navires marchands avaient la ressource de se réunir en convoi sous la protection de quelques vaisseaux de guerre. Ce système présentait beaucoup d'inconvénients, et les navires de commerce préféraient courir les risques d'une rencontre avec l'ennemi plutôt que de se plier aux exigences du convoi. Ils s'armaient alors « en guerre et marchandises ». Leur but principal était de mener à bien l'opération commerciale pour laquelle ils étaient armés, mais si, sur leur route, ils rencontraient des bâtiments ennemis, ils pouvaient les attaquer et les capturer valablement. Contrairement au navire armé en guerre, leur plus grand soin était d'éviter l'ennemi, afin de ne pas risquer la perte de la cargaison qu'ils portaient. S'ils faisaient des prises, c'était accessoirement. Ainsi, tous les navires partis de Saint-Malo pour Terre-Neuve, de mars à mai 1696, étaient porteurs de commissions de guerre et marchandises, mais le texte de cette commission dit clairement qu'ils y vont pour pêcher (117). Gouron, dans son ouvrage sur *l'Amirauté de Guienne*, semble croire que cette forme d'armement fut peu pratiquée à Saint-Malo. « Cette course, dit-il, parlant de la course marchande en usage à Bordeaux, est entièrement distincte du procédé offensif tel qu'il était pratiqué à Dunkerque, au Havre, à Saint-Malo, où les

(116) DU GUAY-TROUIN, *Relation*.

(117) Arch. d'I.-et-V., Saint-Malo, C4 231, *passim*.

corsaires entraient en croisière dès qu'ils levaient l'ancre (118).

A certaines époques, les armements en guerre et marchandises semblent, au contraire, avoir été nombreux à Saint-Malo, et l'on ne saurait s'en étonner dans une ville où le commerce était la principale ressource. Pour les années 1707 à 1711, leur nombre égale, et même souvent dépasse celui des armements en guerre. Mais la course, à cette époque, commence déjà à languir. Quel eût été le rapport de ces armements à l'époque où elle florissait ? Faute de temps, nous n'avons pu l'établir. La constatation que nous avons faite du petit nombre des prises faites par des vaisseaux en guerre et marchandises, nous a conduite à n'en pas tenir compte dans le tableau des armements malouins.

LE NAVIRE. — Beaucoup des vaisseaux employés à la course étaient ceux-là mêmes dont les négociants se servaient dans leurs expéditions commerciales. Nous retrouvons, parmi les corsaires pourvus de commissions en 1703 (119), le *Natal*, qui figure en 1693 sur une liste d'armements pour Terre-Neuve, le *Murinet* qui fut un des premiers à faire le voyage de la mer du Sud (120). Souvent, ces navires repartaient en course sous le même capitaine qui les avait commandés en marchandises. C'est le cas de l'*Intrépide*, en 1688, capitaine Yvon Collet, de la *Conception* l'année suivante (121).

Il est indispensable que ces navires soient bons voiliers, car la rapidité est la qualité essentielle du corsaire. Il faut qu'il puisse fondre sur l'ennemi avant que celui-ci n'ait eu le temps d'être averti de sa présence, et qu'il puisse se dérober lui-même aux poursuites. Cette qualité paraît si nécessaire que le ministre mande au sieur Du Guay, commissaire à Saint-Malo, d'établir « une liste des corsaires mauvais voiliers, afin que Sa Majesté puisse leur défendre de sortir (122) ».

(118) GOURON, *L'Amirauté de Guienne*, p. 371.

(119) Arch. d'I.-et-V., Saint-Malo, C<sup>4</sup> 272, *passim*.

(120) DAHLGREN, *Les relations commerciales...*, p. 159.

(121) Arch. d'I.-et-V., Saint-Malo, C<sup>4</sup> 272, *passim*.

(122) Le ministre à Du Guay, 21 octobre 1691, Arch. nat., Marine, B 2-80, fol. 760.

Les bâtiments pris sur l'ennemi sont souvent aussi, quand ils offrent suffisamment de qualités nautiques et qu'ils n'ont pas trop souffert du combat, réarmés par ceux qui les ont capturés. C'est ainsi que le *Canard doré*, prise flessingoise de cent tonneaux, est remis en service par le sieur de Boutteville-Gravé (123). Même chose pour le *Joyeux*, de Flessingue, armé en course sous le commandement de La Franquerie - Le Brun (124). Le *Sans pareil*, que Du Guay-Trouin monta de 1695 à 1697, n'était autre que le *Non Such*, beau vaisseau anglais de 50 canons enlevé par le jeune capitaine (125), et, grâce à ce subterfuge, celui-ci s'empara, dans la baie de Vigo (1696), de deux navires hollandais qui l'avaient pris pour un vaisseau d'escorte anglais (126). Citons encore le *Dartmouth*, magnifique vaisseau de 50 canons, construit d'après les plus récents principes et pourvu d'une magnifique artillerie (127), pris par les frères Porée, de Saint-Malo, sur les Anglais.

La permission de remettre en mer les prises faites sur l'ennemi est souvent accordée comme une faveur et un encouragement. Ce fut le cas pour deux corsaires de Jersey qui désolaient les côtes bretonnes et qui furent capturés par une cinquantaine de jeunes Malouins. A la vérité, l'occasion seule fit les larrons. Ils s'étaient embarqués un beau soir sur la patache des Fermes du tabac, pour une partie de chasse à l'île Chausey. La plus grande partie des équipages des deux corsaires, sous la conduite des capitaines, était allée à terre pour renouveler la provision d'eau. Il fut facile à nos chasseurs de capturer ce gibier inattendu, plus facile encore à ces jeunes gens habitués à la mer de s'emparer des bâtiments et de les mettre en état de naviguer. Et c'est ainsi que la flottille, augmentée de deux unités, fit sa rentrée triomphale à Saint-Malo (128). L'amiral prit la peine de faire connaître au lieutenant

(123) Arch. d'I.-et-V., Saint-Malo, C<sup>4</sup> 272, fol. 76.

(124) Arch. d'I.-et-V., Saint-Malo, *Prises*, F<sup>2</sup> 34.

(125) Il n'avait pas 22 ans, étant né le 10 juin 1673. Cunat, p. 170.

(126) Arch. nat., Marine, B<sup>3</sup> 89, fol. 15.

(127) Arch. d'I.-et-V., Saint-Malo, *Prises* F<sup>2</sup> 37.

(128) Lettre de Le Gagneuls, 25 juin 1710, Arch. nat., Marine. B<sup>3</sup> 181, fol. 188.

général de l'amirauté son désir que les navires capturés fussent remis à ceux qui les avaient pris, afin qu'ils s'en servissent contre les corsaires de Guernesey, dont les mauvais coups sur nos côtes étaient fréquents (129).

Le plus souvent, c'était l'armateur lui-même qui, lors de la vente de la prise, se faisait adjuger le corps du vaisseau, pour une somme généralement assez modique, mais très variable, suivant, sans doute, l'état du navire. En 1707, l'*Amérique*, navire de 120 tonneaux, fut payé 3.600 livres par La Boutteville-Gravé, armateur du vaisseau preneur, le *François-Desmarets*. La même année, Guillaume Rouzier mit 18.000 livres dans l'achat du *Godolphin* de 140 tonneaux, pris par le vaisseau qu'il avait armé, le *Marquis d'O*. La *Galère impériale*, qui ne jaugeait que 70 tonneaux, atteignit 3.600 livres, payées comptant par le sieur Le Gobien de Saint-Jouan, qui avait armé le *François*, vaisseau preneur. La *Royale Anne*, de 90 tonneaux, monta à 7.550 livres, tandis que la *Rébecca*, avec 10 tonneaux de moins seulement, ne dépassa pas 1.600 livres (130).

Mais toutes les prises n'étaient pas susceptibles d'être ainsi réemployées ; elles ne suffisaient pas à combler les vides que la vétusté, les risques de mer, les hasards des combats faisaient parmi les vaisseaux, pourtant nombreux (131) des Malouins, le moment vint où il fallut en construire. Il semble que la période la plus active de ces constructions se place pendant les premières années de la guerre de Succession d'Espagne. Dix corsaires furent construits à Saint-Malo ou aux environs par des armateurs malouins pendant l'année 1703, 19 en 1704. La plupart de ces navires sont des frégates.

On est surpris de constater le faible tonnage du plus grand nombre de ces bâtiments, qui varie généralement entre 150 et 300 tonneaux. Les navires de 5 et 600 tonneaux sont des exceptions, et lorsqu'on pense à toutes les lointaines expéditions qui furent faites sur ces coques de

(129) Arch. d'I.-et-V., Saint-Malo, *Prises*, F2 39.

(130) *Ib.* F2 36 et 37.

(131) Un rapport de d'Infreville, de 1631, mentionne à Saint-Malo 40 navires de 200 à 300 tonneaux appartenant à des particuliers. LACOUR-GAYET, p. 36.

noix, on serait tenté de se ranger à l'avis de Vergier, ce fantaisiste commissaire de Dunkerque (132) :

*Raison avait le délicat Horace  
Quand il disait qu'en guise de cuirasse  
Devait avoir sur le cœur triple acier  
Cil qui tenta de siller le premier  
Le sein des mers sur un vaisseau fragile.*

On comprend, en présence de ces faibles tonnages, que le port de Saint-Malo, avec tous ses inconvénients, ait pu compter au xvii<sup>e</sup> siècle parmi les plus importants du royaume.

C'est aux Talards que sont les chantiers navals (133), mais les grosses unités sont généralement construites à Lorient (134), à cause, précisément, de ce manque de profondeur du port de Saint-Malo. Peut-être aussi, les armateurs n'y étaient-ils pas exempts de tracasseries. Le juge de police de Saint-Malo aurait fait des difficultés à un armateur qui avait commencé la construction d'un navire sur la grève « près du premier moulin du côté de Saint-Malo », sous prétexte que « le navire estant élevé osterà le vent du moulin et l'empeschera de moudre (135) ». C'est à Lorient que M. de la Moinerie-Miniac fait bâtir le *Superbe*, vaisseau de 56 canons. (136).

Pour le gréement des vaisseaux, la province offre certaines ressources. L'industrie de la toile est assez prospère pour fournir de voiles les navires équipés en Bretagne. Mais les chanvres nécessaires aux cordages paraissent avoir été insuffisants, au moins pendant la guerre de Succession d'Espagne, car on constate qu'à plusieurs reprises, des chanvres ont été envoyés d'Auvergne (137). Les mâts, et souvent aussi des planches de sapin, sont importés de Suède et de Norvège (138).

(132) H. MALO, *Les Corsaires dunkerquois*, t. II, p. 314.

(133) A peu près sur l'emplacement du Sillon actuel. ROBINOU, p. 11.

(134) E. DUPONT, *Les Corsaires chez eux*, p. 54.

(135) Arch. nat., Marine, B3 123, fol. 450.

(136) *Ib.*, B3 160, fol. 136.

(137) *Ib.*, B3, *passim*.

(138) Arch. d'I.-et-V., Saint-Malo, Registres des congés et commissions, *passim*.

Les corsaires sont, d'ordinaire, bien armés. Le nombre des canons varie, naturellement, avec le tonnage ; cependant, on peut établir une moyenne d'un canon pour dix tonneaux (139). C'est qu'il faut aussi veiller à conserver au navire sa légèreté et sa vitesse, et l'on aimera souvent mieux supprimer quelques canons que de risquer de compromettre la qualité primordiale du corsaire. Lorsque du Guay-Trouin fit réarmer le *Non Such* pour son usage personnel, il n'y fit mettre que 42 canons, bien que ce navire fût percé pour cinquante (140).

En plus des canons, le corsaire porte souvent quelques pierriers, et, naturellement, de « menues armes » destinées à l'équipage : fusils, pistolets, sabres et baïonnettes, haches d'abordage, etc. (141).

Il faut aussi munir le navire d'agrès et ustensiles de rechange, des outils nécessaires aux charpentiers, calfats, chargés de réparer les légères avaries qui pourraient se produire au cours de la campagne, faire embarquer l'autel portatif de l'aumônier et tous ses accessoires, la batterie de cuisine du cuisinier, enfin, pourvoir le navire de vivres et de boissons suffisants pour la durée de la campagne.

L'ordonnance de 1681 (142) laisse aux armateurs la faculté de faire assurer leurs vaisseaux et chargements. Le roi avait même fondé à Paris une Compagnie générale des assurances. Les Malouins n'y donnaient guère leur pratique ; ils s'assuraient de préférence à l'étranger. Sa Majesté leur en marqua sa réprobation dans une lettre au syndic (143). Nous ne saurions dire dans quelle mesure ils accédèrent au désir du roi. Une lettre du commissaire Gastines laisse seulement entendre qu'ils s'assuraient pour des sommes assez élevées (144).

LE CAPITAINE. — Avant même que l'armement ne soit achevé, l'armateur se préoccupe de recruter l'équipage. En premier lieu, il s'assure, autant que possible,

(139) Voir les tableaux d'armement donnés à la fin de cette étude.

(140) CUNAT, p. 185.

(141) Inventaire du Baron de Brcteuil, Arch. d'I.-et-V., Saint-Malo, lot déposé au Tribunal de Commerce, non inventorié, année 1705.

(142) VALIN, *Nouveau Commentaire*, t. I, p. 27.

(143) Arch. nat., Marine, B<sup>2</sup> 62, fol. 277.

(144) *Ib.*, B<sup>3</sup> 89, fol. 200.



d'un capitaine qui ait fait ses preuves. Aux termes de l'ordonnance de 1681, il faut, pour être admis au commandement d'un vaisseau, avoir navigué pendant cinq ans et subi avec succès, devant un jury composé de deux maîtres de navire, des officiers de l'amirauté et du professeur d'hydrographie un examen portant sur le fait de la navigation. Il y eut, certes, à Saint-Malo, des capitaines pourvus de ce brevet d'aptitude (145) mais, outre que, dans la période de plus grande activité de la course, ils durent se faire plus rares, le particularisme des Malouins les portait à choisir parmi eux les capitaines à qui ils confieraient leurs vaisseaux. C'était généralement un de leurs parents, le plus souvent leur fils. Thomas Tréhouart commande le *Connétable*, armé par son père ; Gilles le Brun de la Franquerie le jeune est capitaine de l'*Intrépide*, dont son père est l'armateur. Servane Lecuyer ne confie qu'à ses fils le commandement de ses navires.

Aussi, ces capitaines sont, pour la plupart, fort jeunes. Ceux qui sont âgés de plus de trente ans sont l'exception ; certains n'ont pas vingt ans (146).

Les Malouins auraient aimé, pour faciliter ce recrutement, obtenir quelques amendements aux lois établies. La Lande-Magon fit soumettre au ministre la proposition d'accepter comme capitaine « tous les jeunes gens de Saint-Malo âgés de vingt-deux ans qui auront fait deux voyages en qualité de lieutenant et esté six mois à l'école d'hydrographie (147) ». Le ministre pensa que ces trois conditions pouvaient se rencontrer « dans de fort mauvais sujets » (148). Tout se borna à l'établissement d'une liste des plus capables, sur laquelle Sa Majesté voulut bien désigner ceux à qui l'on pouvait confier un commandement (149).

Pourtant, parmi ces capitaines, certains, et non parmi les moindres, n'étaient pas malouins ; Jean Vié, l'un des

(145) Arch. d'I.-et-V., Saint-Malo, C<sup>4</sup> 273, fol. 66.

(146) François le Fer du Pin est capitaine du *Soleil* à 18 ans. Duguay-Trouin eut son premier commandement à 18 ans également. CUNAT, *op. cit.*, p. 177.

(147) Arch. nat., Marine, B<sup>2</sup> 80, fol. 757.

(148) *Ib.*

(149) *Ib.*, B<sup>3</sup> 83, fol. 351.

plus célèbres corsaires nantais, conduisit de nombreuses prises à Saint-Malo. Jacques Cassard, de Nantes également, fit ses premières armes sur une petite corvette armée à Saint-Malo, le *Saint-Guillaume*. Signalons encore le capitaine Doublet, de Honfleur, devenu malouin par son mariage.

Si certains de ces capitaines accomplirent de véritables prouesses, d'autres étaient si notoirement inférieurs à leur tâche qu'il fallut se résoudre à prendre contre eux des mesures de rigueur : le commissaire du Guay dut demander la destitution du sieur de la Garde-Artur, capitaine de la *Ville de Saint-Malo*, à cause de son incapacité. On se plaignait surtout « de son esprit contredisant pour tous les desseins que l'on formoit dans son bord et de son éloignement pour tous ceux qui paroissent un peu dangereux, et de son amour pour la relasche (150) et de ses fautes continuelles dans les choses du mestier (151) ». Il est certain qu'on ne pouvait pas attendre d'un tel capitaine de grandes actions d'éclat.

C'est au capitaine qu'il appartient de recruter l'équipage, d'établir la liste ou « rôle » des hommes qui en font partie et de la déposer au greffe lorsque l'équipage est au complet. A son retour, il fait devant les officiers d'amirauté le rapport des événements qui ont marqué la croisière ; il a, durant la campagne, un pouvoir de correction et de discipline sur les matelots et a de fréquentes occasions d'en user, mais doit, en pareil cas, se faire assister d'une sorte de Conseil de guerre, composé de quelques officiers de l'équipage, ou même d'autres vaisseaux (152).

Le commandement des corsaires n'est pas absolument interdit aux officiers des vaisseaux du roi, ils doivent seulement au préalable obtenir une dispense de service (153).

L'EQUIPAGE. — Le capitaine a sous ses ordres un certain nombre d'officiers. La plupart des rôles (154) men-

(150) Trois en deux mois.

(151) Lettre de du Guay, 3 décembre 1689 ; Arch. nat., Marine, B3 58, fol. 303.

(152) Rapport de Josselin Gardin de la Chesnais, capitaine de la *Ville de Saint-Malo*, 26 octobre 1703 St-Malo, C4 263, fol. 17.

(153) Arch. d'I.-et-V., St-Malo, lot du Tribunal de Commerce. 1689.

(154) La *Magdeleine*, la *Ville de Saint-Malo*, le *Joyeux*, Lot du Tribunal de Commerce, 1689.

tionnent un capitaine en second, un lieutenant, des enseignes, un premier et un second capitaine des matelots, un capitaine des soldats. Viennent ensuite des maîtres, seconds maîtres, contremaîtres, un ou plusieurs pilotes, un canonnier, assisté souvent d'un second ou de plusieurs canonniers. Le rôle d'équipage de la *Magdeleine* mentionne un trompette, luxe auquel les capitaines du XVII<sup>e</sup> siècle étaient fort attachés (155). Question de goût personnel peut-être, le capitaine de la *Ville de Saint-Malo* a remplacé le trompette par un joueur de hautbois (156).

L'équipage comporte aussi un ou plusieurs chirurgiens. Sur la *Magdeleine*, il y en a trois, dont l'un s'intitule « maître » chirurgien. Sur la *Ville de Saint-Malo*, il n'y en a que deux, mais là aussi, l'un a pris le titre de « maître ».

Les ordonnances prescrivaient que tous les navires au long cours fussent pourvus d'un aumônier. Valin cite un règlement du 30 août 1702 qui étend la prescription aux navires corsaires de cent tonneaux et au-dessus (157). Mais il semble que sur certains, sinon sur tous, elle était observée antérieurement, car les rôles d'équipage de la *Magdeleine* et du *Comte de Revel*, en 1689, en mentionnent un. Le capitaine de l'*Intrépide* déclare, en 1692, « avoir donné congé au sieur Le Breton, prestre, aumônier dudit vaisseau, pour sa méchante conduite et mauvais exemple (158) ».

Le recrutement de ces aumôniers semble, en effet, avoir donné lieu à bien des difficultés. Il existait pourtant à Rochefort un « Séminaire de messieurs les Aumosniers de marine », mais il était à peu près vide. Les évêques et les supérieurs de maisons religieuses étaient aussi peu disposés les uns que les autres à permettre à leurs subordonnés d'exercer ces fonctions « parce qu'ils reconnoissoient par expérience que cela les dérégloit entièrement (159) ».

(155) DOUBLET, *Mémoires*, éd. Bréard, p. 185, note.

(156) Lot du Tribunal de Commerce, 1689.

(157) VALIN, tome I, p. 467.

(158) Rapport de Gilles le Brun de la Franquerie, capitaine de l'*Intrépide*, 17 novembre 1692. Arch. d'I.-et-V., St-Malo, C4 298, fol. 29.

(159) Lettre de Chotier, curé de Saint-Louis de Rochefort, 23 décembre 1708. Arch. nat., Marine, B3 163, fol. 176.

Aussi, les capitaines en vinrent à s'autoriser de cette pénurie pour se dispenser le plus souvent possible (160) d'entretenir à bord un aumônier auquel ils devaient donner trente livres de gages par mois, sans parler de l'obligation de les recevoir à leur table (161).

Il est permis d'émettre quelques doutes sur le préjudice moral causé aux équipages par l'absence des aumôniers. Nous voulons croire que la modestie a fait tomber dans l'oubli les plus vénérables de ces prêtres, car ceux dont les documents nous ont conservé le souvenir ne paraissent avoir que faiblement contribué à l'édification des hommes confiés à leur zèle. Il semble qu'il n'y ait trop souvent que « des dérègles qui veulent bien prendre le parti d'aller en mer, et ils ne sont propres qu'à donner du scandale (162) ». Cette pénible constatation est faite par l'évêque d'Ypres ; le prélat prend soin de nous assurer qu'il n'y a point dans son diocèse de telles brebis galeuses. Il n'en demeure pas moins que le témoignage d'une si éminente personnalité nous autorise à croire que l'on pouvait vraiment être « fort prévenu contre ces moines coureux (163) », dont certains, comme l'abbé Jouin firent un peu plus parler d'eux qu'il n'eût convenu.

L'usage était anciennement qu'il y eût sur les vaisseaux marchands un écrivain pour suppléer aux capitaines qui ne savaient pas écrire. Peu à peu, cette coutume, qui n'avait d'ailleurs jamais été une obligation, fut restreinte aux vaisseaux du roi, à ceux de la Compagnie des Indes et aux navires armés en course (164).

Sur ces derniers, elle avait surtout pour but de réprimer les pillages de prises auxquels se livraient trop fréquemment les corsaires et de sauvegarder ainsi les droits de l'amiral. L'écrivain devait, sitôt qu'un vaisseau ennemi avait été capturé, se transporter à bord et apposer sur les écoutilles le sceau de l'Amirauté. Certains s'acquittaient

(160) Lettre de Pontchartrain, 24 juillet 1709, Arch. nat., Marine, B3 175, fol. 13.

(161) VALIN, *op. cit.*, t. I, p. 467.

(162) Lettre de l'évêque d'Ypres, 28 juin 1710, Arch. nat., Marine, B3 189, fol. 352.

(163) Lempereur, 25 février 1711. Arch. nat., Marine, B3 195, f. 52.

(164) VALIN, *op. cit.*, t. I, p. 476.

de leur devoir avec ponctualité, mais alors, ils étaient en butte aux vexations et mauvais procédés de ceux dont ils empêchaient ainsi les gains illicites (165). D'autres, au contraire, profitaient du droit qu'ils avaient de monter les premiers à bord des prises, pour y donner l'exemple des pillages qu'ils auraient dû empêcher (166) s'ils s'étaient conformés à l'engagement de « garder l'ordonnance de la marine et les déclarations du Roy » impliqué dans le serment qu'ils prêtaient devant les officiers de l'Amirauté (167).

LES MATELOTS. — Il est interdit aux capitaines corsaires d'engager à bord de leur vaisseau des matelots inscrits sur les rôles de l'Etat (168). Depuis l'ordonnance du 22 septembre 1668, qui organisait le système, instauré par Colbert, de l'Inscription maritime, les habitants des côtes étaient répartis en trois classes : chaque classe devait servir un an sur les vaisseaux du roi et les deux années suivantes sur les vaisseaux marchands (169). Il était formellement interdit à ceux qui figuraient sur les rôles de l'Etat de s'enrôler sur les corsaires. Seuls pouvaient le faire les novices et les mousses qui, bien qu'inscrits sur les registres des classes, « ne sont pas encore enrôlés à l'effet d'être commandés pour le service des vaisseaux du roi (170) ». Mais ceux-ci étaient loin d'offrir les mêmes avantages que les corsaires : de fortes avances, auxquelles s'ajoutaient l'espoir du pillage, l'enrôlement sur place, qui leur évitait des voyages souvent longs pour aller rejoindre le vaisseau où ils devaient servir, la libération au bout de quatre mois de campagne (171). Aussi, les mate-

(165) GASTINES, 7 mars 1694, Arch. nat., Marine, B<sup>3</sup> 82, fol. 38.

(166) Rapport de Thomas Harrington de la Grandemaison, capitaine du *Comte de Toulouse*, 30 décembre 1702. Arch. d'I.-et-V., St-Malo, C<sup>4</sup> 362, fol. 39 v<sup>o</sup>.

(167) Prestation de serment du sieur Jean-Claude Vidal, écrivain du Roi sur la frégate *Le Dartmouth*, armée en course sous le commandement du sieur des Antons-Nouel. Arch. d'I.-et-V., Saint-Malo, C<sup>4</sup> 232, fol. 49.

(168) BOURDE DE LA ROGERIE, *Introduction*, p. LIX.

(169) VIOLLET, *op. cit.*, p. 415.

(170) Il fallait avoir servi comme matelot pour y être sujet. VALIN, *op. cit.*, t. I, p. 510.

(171) Du Guay, 1690, Arch. nat., Marine, B<sup>3</sup> 60, fol. 185.

lots avaient-ils recours à toutes sortes d'expédients pour déjouer la vigilance des commissaires de marine et éviter d'être inscrits sur les rôles des classes ; beaucoup se faisaient passer comme soldats et s'enrôlaient en cette qualité sur les corsaires. Cette pratique dut être fort en usage à Saint-Malo, car elle motiva une ordonnance en date du 18 janvier 1690, prescrivant au commissaire de ce port de faire cesser cet abus et lui enjoignant d'inscrire les délinquants sur les rôles des classes (172).

Néanmoins, quand il y avait dans un port des corsaires en armement, le recrutement des équipages des vaisseaux de Sa Majesté s'avérait toujours difficile ; le commissaire du Guay affirmait « qu'à moins de boire avec eux et de leur ôter la raison en les saoulant (173) », on ne pouvait espérer disputer avec succès les matelots aux armateurs de corsaires.

En plus de ces non classés, les capitaines pouvaient encore recruter leurs hommes parmi les invalides et même les étrangers, mais le nombre de ces derniers ne devait pas excéder la proportion d'un tiers de l'équipage (174). A Saint-Malo, les Irlandais formaient une part assez notable de la population. Outre ceux qui y étaient déjà établis en raison des nécessités de leur commerce, nombreux étaient ceux qui avaient fui leur île après la chute de Jacques II et les armateurs malouins trouvèrent en eux un précieux appoint pour compléter leurs équipages. Cette pratique ne dut pas être sans inconvénients car, en 1692, des ordres furent envoyés dans tous les ports pour empêcher les matelots irlandais de servir ailleurs que sur les vaisseaux du roi ou sur les corsaires porteurs de la commission du roi (Stuart) d'Angleterre (175). Des équipages entièrement irlandais étaient ainsi constitués, qui servaient sous des officiers de leur nation (176). Ces prescriptions ne semblent pas avoir été longtemps appliquées : dès 1692, nous relevons parmi les 13 déserteurs dont Gilles le Brun de la Franquerie, capitaine de l'*Intré-*

(172) Arch. nat., Marine, B<sup>2</sup> 72, fol. 24.

(173) Arch. nat., Marine, B<sup>3</sup> 60, fol. 185 v<sup>o</sup>.

(174) VALIN, *op. cit.*, t. II, p. 217.

(175) Arch. nat., Marine, B<sup>2</sup> 86, fol. 321.

(176) Arch. d'I.-et-V., Saint-Malo, C<sup>4</sup> 299, fol. 17.

*pide*, cite les noms, au moins 5 Irlandais (177). Deux Irlandais sont parmi les morts et les blessés du navire le *Michel*, capitaine Guillaume Crouin (178).

Il semble aussi que l'on ne puisse prendre de matelots que dans le département maritime du port où l'on armé et que la permission d'aller en chercher ailleurs soit une mesure de faveur (179).

La composition d'un bon équipage est une question capitale pour l'armateur d'un navire corsaire. Le capitaine n'hésite pas à se déplacer lui-même pour aller chercher dans le port où ils se trouvent les matelots dont il a chance d'obtenir l'engagement (180). Parfois même, les armateurs qui possèdent un bon équipage préfèrent l'entretenir entre deux campagnes, non sans « beaucoup de dépenses, de soins et de peine (181) » plutôt que de risquer de le perdre. Encore ne sont-ils pas assurés que leurs meilleurs matelots ne seront pas, même dans le cours d'une campagne, débauchés par un autre capitaine (182).

Aussi les équipages malouins présentaient-ils une grande homogénéité. La plupart des matelots étaient originaires de Saint-Malo ou des environs assez proches. Sur les 90 hommes de l'équipage de la *Ville de Saint-Malo* (183), 39 hommes sont de ce lieu, 11 de Saint-Servan, 34 d'Étables (Côtes-du-Nord), 8 de Dinan. Sur le *Comte de Revel*, qui comptait 154 hommes, 43 sont de Saint-Malo, 16 de Saint-Servan, 24 de Pleurtuit (Ille-et-Vilaine).

Les matelots s'engagent par un acte d'engagement signé devant notaire. Cet acte stipule généralement la durée de la campagne, qui ne doit pas excéder quatre mois (184),

(177) Arch. d'I.-et-V., Saint-Malo, C<sup>4</sup> 299, fol. 28.

(178) *Ib.*, C<sup>4</sup> 299, fol. 17.

(179) Lettre de Lempereur, 8 septembre 1709. Arch. nat. Marine, B<sup>3</sup> 169, fol. 276.

(180) Clairambault, 22 octobre 1709. Arch. nat., Marine, B<sup>3</sup> 160, fol. 308.

(181) Gastines, 4 avril 1693, Arch. nat. Marine, B<sup>3</sup> 75, fol. 253.

(182) Arch. d'I.-et-V., Saint-Malo, C<sup>4</sup> 367, f. 53.

(183) Arch. d'I.-et-V., Saint-Malo, lot du Tribunal de commerce, non inventorié, 1689.

(184) VALIN, *op. cit.*, t. II, p. 231.

et les loyers et parts de prises dévolus à chaque engagé, enfin les avances que chacun a reçues (185).

Il arrive que, pour favoriser la course et faciliter les armements, le roi rende une ordonnance interdisant la sortie des ports de tous navires autres que les corsaires (186). Ceux-ci, alors, ont toutes les facilités désirables pour se procurer des équipages, mais, le plus souvent, c'est le contraire qui se produit : si l'on ne peut trouver assez d'inscrits pour équiper les vaisseaux du roi, on oblige tous les corsaires à désarmer (187).

C'est une très grosse perte pour les armateurs. Si, en effet, dans les armements en course, l'armateur ne donne pas de gages à l'équipage (188), la coutume est de verser, lors de leur engagement, aux matelots qui le désirent des avances à valoir sur leur part dans les prises que pourra faire le navire (189). Le but de ces avances est de permettre aux engagés, trop souvent misérables, de s'équiper en vue de la campagne, mais il arrive fréquemment qu'elles soient détournées de leur destination et gaspillées avant même le départ du navire.

Quel que soit l'usage auquel ces avances aient été employées, elles demeurent acquises à l'équipage (190), sans que les armateurs puissent, en aucun cas, prétendre au remboursement. Lors de la répartition, elles seront déduites du montant des parts revenant à chacun. L'excédent, s'il y en a, sera versé aux matelots, mais les armateurs ne pourront rien réclamer à ceux qui auraient touché comme avances des sommes plus fortes que celles auxquelles ils avaient droit (191).

Il arrive fréquemment que les engagés disparaissent

(185) Acte d'engagement de l'équipage du navire le *Joyeux*, Arch. d'I.-et-V., Saint-Malo, lot du Tribunal de Commerce, 1705.

(186) Arch. nat., Marine, B<sup>2</sup> 75, fol. 132 v<sup>o</sup>.

(187) Lempereur, 8 septembre 1709. Arch. nat., Marine, B<sup>3</sup> 169, fol. 277. Voir aussi le rapport d'Hervé du Fresne des Saudrais, capitaine du *Comte de Revel*, lequel déclare « qu'ayant relâché à Brest, M. le Commissaire lui osta son équipage, en sorte qu'il fust obligé d'y rester deux mois environ ». Arch. d'I.-et-V., St-Malo, C<sup>4</sup> 297, f. 58.

(188) VALIN, *op. cit.*, t. II, p. 395.

(189) Acte d'engagement du navire le *Joyeux*, Arch. d'I.-et-V., Saint-Malo, lot du Tribunal de Commerce, 1705.

(190) *Ib.*

(191) *Ib.*



après avoir touché leurs avances, ou refusent de se rendre à bord quand approche le moment du départ. Les officiers du corsaire sont souvent obligés de faire des descentes dans les villages environnants, pour rassembler, si possible, les déserteurs. Ils ont généralement peu de succès ; il peut même devenir dangereux pour eux d'insister, car certains de ces mutins sont pourvus de « fusils et autres armes, pour attendre de frotter de bonne manière les premiers qui auront la hardiesse d'aller à eux pour les advertir de se rendre à bord (192) ».

Aussi ne s'étonnera-t-on pas que les capitaines aient parfois peine à se faire obéir de semblables personnages. Tirés souvent, comme nous l'avons vu, du sein des familles malouines, très jeunes d'âge, souvent aussi d'expérience, certains capitaines manquaient parfois de l'autorité nécessaire pour maintenir à bord une ferme discipline. Si ce fait qu'il était en grande partie recruté dans la région avait l'avantage de rendre l'équipage plus homogène, il présentait aussi l'inconvénient qu'une grande familiarité régnait forcément entre gens plus ou moins voisins, plus ou moins parents, sentiment devant lequel disparaissait l'observance des grades et du respect qui leur est dû. Les capitaines, d'ailleurs, n'étaient pas toujours exempts de torts : du Guay-Trouin reconnaît lui-même qu'il était parfois d'une vivacité excessive vis-à-vis de ses hommes (193). Doublet, qui blessa un matelot d'un coup de pique au côté, pour l'empêcher de s'aller cacher dans la cale au moment du combat, aurait pu s'adresser le même reproche, s'il ne s'était cru en droit d'invoquer l'excuse d'un excès de zèle patriotique (194).

Il est difficile de déterminer avec impartialité les torts respectifs des uns et des autres en se tenant aux seuls faits que relatent les rapports des capitaines, mais on est surpris de constater le peu de discipline qui règne parmi les matelots et même les voies de fait auxquelles ils se livrent sur la personne de leurs officiers. Ce sont de véritables

(192) Déposition de Jean Regnault, sergent de la châtellenie de Pontbriand, Arch. d'I.-et-V., Saint-Malo, lot du Tribunal de Commerce, 1689.

(193) BOURDE DE LA ROGERIE, *Introduction*, p. LXI.

(194) DOUBLET, *Mémoires*, p. 81.

batailles où les uns et les autres se prennent aux cheveux, se labourent le visage de coups de griffes et sont relevés tout en sang par leurs camarades, spectateurs de la lutte (195). Les coupables ne montrent généralement aucune contrition : l'un d'eux, qui a saisi aux cheveux son capitaine, répond avec cynisme « que s'il luy avoit pris, il estoit encore tout prest à luy reprendre et qu'il se soucioit de luy comme du diable (196) ».

D'autres scènes, pour être moins sanglantes, n'évoquent que de très loin l'ordre et la discipline. C'est trop souvent l'équipage qui commande. Si le capitaine se trouve obligé de relâcher dans un port, tous les matelots, comme un seul homme, protestent que le temps de la course est terminé et qu'ils ne mettront à la voile que pour rentrer à Saint-Malo. Insister est dangereux, car lorsque « l'esprit de divorce et de rébellion » s'est mis dans l'équipage, celui-ci braquera les canons sur les officiers plutôt que de céder (197). Combien inoffensifs paraissent à côté ces deux mutins de la *Royale* : ils s'étaient, en l'absence de leur capitaine, saisis des cages à poules, avaient mis à la broche les malheureux volatiles et, pour compléter le festin, « avoient beu pendant la nuit avecq tant d'excès qu'ils s'estoient yvrés ». Ils reprirent cependant assez de lucidité d'esprit pour injurier leur capitaine et commettre « plusieurs autres insolences que la bienséance ne permet pas de coucher par escript (198) ».

S'il arrive, pourtant, que la campagne se passe sans ces fâcheux incidents, il est bien rare que le capitaine n'ait pas à signaler pendant sa durée de nombreuses désertions. Une fois leurs avances reçues, les matelots ne sont que trop portés, pour en toucher de nouvelles, à abandonner leur navire pour aller s'engager sur un autre ; parfois, deux ou trois mauvaises têtes, seules, disparaissent, mais,

(195) Information faite par François Blanchet de la Fontaine, quartier-maître sur le *Comte de Revel*, Saint-Malo, lot du Tribunal de Commerce, 1689.

(196) Saint-Malo, *ib.*, 1689.

(197) Rapport de J.-B. Gravé, capitaine de la *Royale*, 14 janvier 1690. Arch. d'I.-et-V., Saint-Malo, Reg. d'enreg. des rapports des capitaines, C4 296, fol. 87 v°.

(198) *Ib.*

souvent, il y a des désertions massives par 40 et 50 hommes (199). Des corsaires prêts à mettre à la voile se voient obligés de demeurer au port par manque de matelots (200). Les capitaines les plus renommés ne sont pas à l'abri de cet inconvénient (201). Les armateurs ne cessent de s'en plaindre et de supplier qu'on apporte remède à ces deux fléaux de la course que sont la désertion des matelots et leur peu de discipline et d'obéissance (202).

En ces hommes querelleurs, déserteurs, indisciplinés, et, nous le verrons, pillards, sommeille cependant un fonds de piété, peut-être un peu superstitieuse, que le danger réveille. Doublet nous raconte comment, attaqués par des pirates d'Alger et craignant, s'ils étaient pris, d'être emmenés en esclavage, lui et son équipage firent vœu de faire dire des messes s'ils échappaient et d'aller « nus pieds au premier endroit où il y aura église (203) ». Puis, réconfortés par cette promesse, ils engagent le combat au chant du *Salve Regina*.

Cet exemple n'est pas isolé : chassés par trois navires suspects et sur le point d'être atteints malgré tous leurs efforts pour accélérer la fuite, les matelots du *Joyeux* promettent des messes à sainte Anne et font un vœu à la sainte Vierge. Une brume propice se lève aussitôt et les dérobo à la vue de leurs poursuivants (204).

Tels qu'ils étaient, et malgré des défauts qu'une discipline plus stricte eût pu réfréner et dont certains capitaines savaient d'ailleurs modérer les excès, ces hommes rendirent à l'Etat le service que celui-ci en attendait. Du jour où l'on renonça à la guerre d'escadres et aux opérations d'ensemble, la nécessité d'avoir des équipages fortement disciplinés n'apparut plus aussi impérieuse. Avant

(199) Du Guay, 15 janvier 1690, Arch. nat., Marine, B<sup>3</sup> 60, fol. 189.

(200) Du Guay, 19 février 1690, Arch. nat., Marine, B<sup>3</sup> 60, fol. 205.

(201) Lettre du ministre au sieur de la Barbinais, 24 septembre 1704, pour l'engager à poursuivre devant les officiers de l'amirauté les matelots déserteurs du *Jason* et de l'*Auguste*, commandés par du Guay-Trouin. Arch. nat., Marine, B<sup>2</sup> 173, fol. 713 v<sup>o</sup>.

(202) Du Guay, 1690, Arch. nat., Marine, B<sup>3</sup> 60, fol. 213 v<sup>o</sup>.

(203) DOUBLET, *Mémoires*, p. 80.

(204) Rapport de Champloret-le Brun, capitaine du *Joyeux*, 12 mars 1705. Arch. d'I.-et-V., St-Malo, Reg. des rapports des Capitaines, C<sup>4</sup> 365, fol. 25 v<sup>o</sup>.

tout, on leur demanda d'être braves. Sur ce point, les Malouins ne le cédèrent à personne mais nous chercherons moins les preuves de cette bravoure dans les abordages audacieux où le modeste corsaire de 30 canons triomphe de deux vaisseaux de guerre (205), dans les enlèvements jusque dans les ports, par des navires à peine armés, d'unités de fort tonnage (206), que dans l'exercice quotidien d'un métier déjà dur par lui-même, rendu plus pénible encore par les nécessités auxquelles s'astreint volontairement le corsaire : « Pour surprendre sa proie et pour se dérober aux vaisseaux de guerre et aux corsaires de l'ennemi, il devra se glisser au milieu des récifs, se dissimuler dans la brume, choisir les plus mauvais temps (207). Et point ne sera besoin de parler du confort matériel qui peut régner à bord de ces vaisseaux, quand on saura ce qu'en dit, dans sa ballade des *Souhails aux marins* le poète Eustache Deschamps, qui parle d'expérience :

...Bécuit véreux, et poux, puces et ras,  
Le vermicel, les vers en l'eau à las,  
Au mieux venir, un pou de char mal preste (208).

Pour s'être un peu améliorées depuis le xv<sup>e</sup> siècle, les choses n'étaient pas tellement différentes. Aussi n'est-ce point d'après quelques anecdotes brillantes qu'il convient d'apprécier la valeur des Malouins, mais d'après l'ensemble d'une campagne de course, minutieusement préparée par les armateurs, soutenue, non sans risques, par les intéressés en l'armement, poursuivie, au milieu de nombreuses difficultés par des capitaines hardis, mais prudents, que seconde un équipage souvent intrépide.

LA COMMISSION DE L'AMIRAL. — Aucun navire ne peut entreprendre une campagne de course sans s'être, au préalable, muni d'une commission en guerre. Avant 1695,

(205) Gastines, 1690, Arch. nat., Marine, B3 89, fol. 205.

(206) Arch. d'I.-et-V., Saint-Malo, C4 366, fol. 143.

(207) BOURDE DE LA ROGERIE, *La guerre de course sur les côtes de Cornouaille*, p. 174.

(208) Eustache DESCHAMPS, *Souhails aux marins*, cité par H. MALO, *Les Corsaires dunkerquois et Jean Bart*, t. I, p. 114. — « Biscuit véreux... et, pour le mieux, un peu de viande mal apprêtée. »

il fallait en faire la demande au Grand Sceau ; le duc de Chaulnes, en sa qualité de gouverneur, jouissant des droits d'amirauté dans cette province, y mettait son attache, c'est-à-dire expédiait des lettres pour l'exécution de la commission délivrée par le roi. Après que le comte de Toulouse, déjà amiral de France, eût été pourvu de la charge de gouverneur de Bretagne (1695), les armateurs n'eurent plus besoin d'en demander au Grand Sceau (209). Celle de l'amiral fut la seule exigée.

La commission est indispensable pour que les prises soient valables. Celles qui seraient faites par un navire non porteur de commission sont confisquées au profit du roi (210).

La commission doit être enregistrée au greffe de l'amirauté du lieu où a été fait l'armement (211). Le but de cette formalité est de suppléer, en cas de besoin, à la perte de l'acte original.

La commission est valable pour un an (212). Le capitaine en est le seul titulaire. Si, pour quelque raison, il est obligé de se faire remplacer, il doit y être autorisé par le lieutenant de l'amirauté et par le procureur du roi et le nouveau capitaine doit, lui aussi, donner caution.

Il est stipulé dans la commission que le capitaine respectera les lois de la guerre, fera observer par son équipage les ordonnances de la marine et portera pendant la campagne, en plus du pavillon royal, l'enseigne de l'amiral. Il est curieux de noter, en passant, qu'avant la nomination du comte de Toulouse au gouvernement de Bretagne, les corsaires portent, en plus des armes du roi, l'écusson de la province (213).

Le capitaine d'un vaisseau destiné pour la course est tenu, en outre, de donner caution d'une somme de 15.000 livres, garantie des déprédations auxquelles pour-

---

(209) Registre contenant les délibérations prises au Conseil du comte de Toulouse, amiral de France, Arch. nat., G<sup>5</sup> 215, fol. 45.

(210) BOURDE DE LA ROGERIE, *Introduction...*, p. LII.

(211) VALIN, *Nouveau Commentaire...*, t. II, p. 321.

(212) Commission en guerre du *Gaigneulx*. Arch. d'I.-et-V., Saint-Malo, Prises, F<sup>2</sup> 41.

(213) Commission de la *Marie précieuse*. Arch. d'I.-et-V., Saint-Malo, lot du Tribunal de Commerce, 1689.

rait se livrer son équipage sur le vaisseau capturé. Cette caution doit être reçue par le lieutenant de l'amirauté en présence du procureur du roi (214) qui consent ou refuse, si l'acte de cautionnement n'est pas présenté en bonne et due forme. C'est généralement un armateur de la ville que le capitaine présente comme caution (215), souvent même l'armateur du navire ou l'un des propriétaires. Puis le capitaine dépose au greffe le rôle de son équipage.

#### CHAPITRE IV

### LES PRISES ET LEUR LIQUIDATION

LA CAMPAGNE. — Armé, équipé, pourvu de la commission de l'amiral, le navire peut alors commencer sa campagne. Il y a deux grands départs, l'un au commencement de l'hiver, l'autre au début de la belle saison. L'abbé Robidou, dans l'étude qu'il a consacrée aux corsaires malouins de la Révolution, constate que la campagne d'hiver est de beaucoup la plus importante (216), les corsaires mettant à profit les longues nuits, les brumes, le mauvais temps. Sans doute, les progrès réalisés à cette époque dans les sciences nautiques et les constructions navales permettaient d'affronter sans trop de risques des dangers auxquels on n'eût pu, un siècle plus tôt, s'exposer sans folie.

Pour la fin du règne de Louis XIV, les documents que nous avons consultés nous amènent à conclure que les sorties de corsaires étaient infiniment plus nombreuses pendant la belle saison. Mais, si l'on envisage le nombre des prises faites, nous tombons d'accord avec l'auteur précédemment cité pour constater que la course d'hiver semble avoir été plus féconde. Nous n'avons pu dresser pour toute la durée de la période envisagée le tableau que nous avons

---

(214) VALIN, *op. cit.*, t. II, p. 221.

(215) Acte de cautionnement de la *Marie précieuse*. Arch. d'I.-et-V., Saint-Malo, lot du Tribunal de Commerce, 1689.

(216) ROBIDOU, p. 40.

ébauché pour la guerre de la Ligue d'Augsbourg, travail qui eût permis de conclure sur ce point avec certitude, mais le peu que nous avons pu établir constitue une forte présomption en faveur de ce que nous avançons.

Les corsaires recherchent naturellement les parages les plus fréquentés des navires de commerce ennemis. La côte anglaise de la Manche, que suivaient, de préférence à celle de France, les routes du commerce, est le terrain de chasse le plus favorable (217). Le cap Clear, le cap Lezard, les Sorlingues surtout, sont particulièrement recherchés. Les corsaires entreprennent rarement des campagnes plus lointaines. Il faut d'ailleurs s'inspirer des nécessités du moment : en 1706, les corsaires de Jersey et de Guernesey firent de tels ravages sur nos côtes que l'on dut armer des navires tout exprès pour défendre ces parages (218). Pourtant, nos corsaires n'hésitent pas à s'éloigner s'ils espèrent faire ainsi une meilleure campagne, mais, en pareil cas, ils sont souvent soutenus par des escadres royales, s'ils ne sont pas eux-mêmes des vaisseaux du roi armés en course. C'est ainsi que plusieurs prises furent faites par du Guay-Trouin dans le voisinage du cap Saint-Vincent (219).

Lorsque le corsaire a atteint les parages qu'il juge favorables, tous les esprits se tendent vers l'idée de la rencontre possible ; tous les yeux fouillent l'horizon ; les lunettes (220) sont braquées vers l'endroit du ciel où se dessine un point noir. Les conjectures vont leur train ; on n'ose encore se livrer à l'espoir : si le navire en vue est un neutre, il faudra, après l'examen de ses papiers, le laisser aller (221). Si c'est un navire de guerre ou un corsaire ennemi, la prudence commande de s'en éloigner au

(217) CLARK, *The Dutch Alliance and the War against the French Trade*, p. 34.

(218) Clairambault, 21 juillet 1706, Arch. nat., Marine, B<sup>2</sup> 190, fol. 369.

(219) Rapport de Jacques Scelle, enseigne sur la *Diligente*, commandée par le sieur du Guay-Trouin, 31 mars 1694. Arch. d'I.-et-V., Saint-Malo, C<sup>4</sup> 301, fol. 53.

(220) DOUBLET, *Mémoires*, p. 199.

(221) Rapp. de Guillaume Creton du Pignon-Vert, capitaine du *Jean-François*, ci-devant l'*Etoile*, 24 août 1694. Arch. d'I.-et-V., Saint-Malo, C<sup>4</sup> 302, fol. 27.

plus vite (222), car, en semblable rencontre, il y a « plus de coups à gagner qu'autre chose » (223). Bien équipés, munis d'un nombre respectable de bouches à feu, l'un et l'autre sont dépourvus de cette riche cargaison qui dédommage le preneur de sa peine ; il faut contre eux soutenir un rude combat (224) pour un profit à peu près nul. Ce n'est pas là ce que demandent les armateurs, et le devoir du capitaine n'est pas de risquer pour rien le navire qui lui est confié.

Aussi sans perdre un instant, le capitaine fait tendre toute la voile que le navire peut porter et celui-ci prend chasse devant l'ennemi. Grâce à sa marche supérieure, le corsaire réussit souvent à distancer son adversaire, mais il arrive parfois que le poursuivant se révèle, lui aussi, bon voilier. Sur le corsaire, les hommes de l'équipage commencent à se demander quelle sera l'issue de cette lutte de vitesse dont l'enjeu est le navire qui les porte et leur propre liberté. A l'arrière, anxieux, les officiers surveillent la poursuite. Pour « legir » le navire, le capitaine fait jeter à la mer la chaloupe, des canons, des avirons... On défonce les barriques qui contiennent la provision d'eau. Ancres, chaînes, grappins, agrès de rechange et ustensiles de tout genre, tout ce qui peut alourdir le bâtiment est précipité par-dessus bord. Comme dernière ressource, on va jusqu'à scier des parties du bordage. Tout l'équipage épie l'instant où tombera la nuit, qui les dissimulera à la vue de l'ennemi et leur permettra d'échapper à la poursuite (225).

Celle-ci est féconde en surprise. Il n'est pas toujours facile d'identifier à première vue un bâtiment rencontré en mer : beaucoup, parmi les navires armés en course, sont d'anciennes prises faites sur l'ennemi et présentent des particularités de grément et de construction soigneusement utilisées pour donner le change. De plus, l'habitude où sont les corsaires de naviguer presque toujours sous

(222) DOUBLET, *Mémoires*, p. 199.

(223) Mémoire de quelques articles important à la course. Arch. nat., Marine, B<sup>2</sup> 57, fol. 320.

(224) Rapport de Raymond Géraldin, capitaine du *Saint-Joseph*, 2 février 1689. Arch. d'I.-et-V., Saint-Malo, C<sup>4</sup> 296, fol. 4.

(225) Rapport de Julien Le Brun, capitaine du *Joyeux*, 12 mars 1705. Arch. d'I.-et-V., Saint-Malo, C<sup>4</sup> 365, fol. 25.



pavillon étranger cause de fréquentes méprises et d'inutiles poursuites entre corsaires de même nation. Le 26 juin 1703, la corvette l'*Heureuse*, capitaine Germain Poitevin, prend chasse devant deux vaisseaux suspects. Ce n'est qu'après avoir jeté à la mer « deux canons de quatre livres de balle avec leurs affûts, douze avirons, sa grande ancre, et fait défoncer trois futailles remplies d'eau » que le capitaine s'avise que ses poursuivants ne sont autres que le *Saint-Sulpice* et le *Polastron*, tous deux corsaires de Saint-Malo (226).

Pourtant, les corsaires ont un code de signaux qui semble leur être propre. « Fût les signaux des corsaires françois », disent fréquemment les rapports. Ces signaux varient suivant les jours (227) afin d'être moins facilement connus des ennemis. Cette précaution est pourtant quelquefois déjouée : en 1703, le capitaine du *Saint-Isidore*, rentrant en France, sa campagne terminée, déclare avoir été « continuellement chassé par plusieurs escadres de vaisseaux ennemis qui luy firent tous les signaux des corsaires françois (228) ».

S'il ne recherche pas les vaisseaux de guerre ennemis, le corsaire se défend courageusement quand la nécessité l'y oblige. Il leur oppose parfois une si vigoureuse résistance que les assaillants se voient forcés de lâcher prise (229). A moins que l'on n'en vienne à l'abordage, le combat n'est généralement pas très meurtrier. Le rapport de Nicolas Rehault, capitaine du *Phélypeaux*, qui combattit pendant trois heures et demie contre deux navires de guerre anglais, ne mentionne qu'un seul homme tué et huit blessés sur un équipage de 230 hommes (230). Jean Le Breton, sur la *Marie-Magdeleine*, de 18 canons, ne perd

(226) Rapport de G. Poitevin, capitaine de l'*Heureuse*, 23 juin 1703. Arch. d'I.-et-V., Saint-Malo, C<sup>4</sup> 362, fol. 77.

(227) Rapport d'Henry Lesne, capitaine du *Valincourt*, 3 octobre 1703. Arch. d'I.-et-V., Saint-Malo, C<sup>4</sup> 363, fol. 10.

(228) Rapp. de Thomas Pépin de Bellisle, capitaine du *Saint-Isidore*, 10 juillet 1703. Saint-Malo, C<sup>4</sup> 362, fol. 83.

(229) Rapp. de Josselin, Gardin de la Chesnais, capitaine de la *Ville de Saint-Malo*, 26 octobre 1703. Fonds de Saint-Malo, C<sup>4</sup> 363, fol. 17 v<sup>o</sup>.

(230) Rapp. du 18 février 1704, Arch. d'I.-et-V., Saint-Malo, C<sup>4</sup> 363, fol. 66 v<sup>o</sup>.

que quatre de ses 125 hommes, après avoir lutté trois heures contre un navire flessingois de 26 pièces de canon (231).

Au contraire, si l'abordage a lieu, le nombre des morts et blessés est considérable de part et d'autre, à moins que l'un des deux adversaires, plus faible ou moins valeureux, ne demande quartier. François Roze, capitaine du *César-Auguste*, déclare avoir perdu dans un abordage 38 à 40 hommes, presque le tiers de son équipage (232).

Mais lorsque la chance veut que l'on se trouve en présence d'un navire de commerce ennemi, la satisfaction est générale, car le corsaire va pouvoir donner sa mesure dans le rôle pour lequel il est fait. Dès que le navire en vue a été reconnu gibier permis, la chasse commence. Le corsaire se couvre de toute la toile qu'il peut porter sans faire souffrir sa mâture, et, en même temps, s'il ne l'a fait déjà, il arbore le pavillon de l'adversaire. Cette manœuvre a pour but de rendre la capture plus facile en permettant au corsaire de s'approcher de l'ennemi sans lui donner trop tôt l'éveil. Depuis 1674, les ordonnances n'ont pas renouvelé l'interdiction portée par les anciens textes législatifs sur une telle façon d'agir et l'on tolère que les vaisseaux usent de cette ruse. Le navire poursuivant n'est tenu d'arbore le pavillon français qu'au moment de tirer à l'ennemi le coup de semonce (233) par lequel il l'avertit d'avoir à amener voiles et pavillon, s'il ne veut pas souffrir le combat. Faute d'avoir observé cette prescription, le preneur se voit confisquer sa prise au profit du roi (234). La plupart du temps, le navire chassé qui est un simple navire de commerce mal armé ou même totalement dépourvu de défense, monté d'un petit nombre d'hommes, n'a d'autre alternative que d'obéir, ce qu'il fait généralement sans

(231) Rapp. du 23 février 1704. Fonds de Saint-Malo, C<sup>4</sup> 363, fol. 71.

(232) Rapp. du 1<sup>er</sup> juin 1706. Fonds de Saint-Malo, C<sup>4</sup> 366, fol. 60 v<sup>o</sup>.

(233) VALIN, *Nouveau Commentaire...*, t. II, p. 243.

(234) Réclamation de Joseph Guimont, capitaine du *François de la Paix*, contre un jugement du Conseil confisquant au profit du roi le vaisseau anglais l'*Elisabeth*, parce que le déclarant aurait tiré le coup de semonce sous pavillon anglais. Arch. d'I.-et-V. Saint-Malo, C<sup>4</sup> 363, fol. 72.

opposer la moindre résistance (235). Le combat contre un navire marchand est extrêmement rare, et si l'on peut citer quelques cas comme celui du *Nord-Sund* qui ne se résigna à se rendre que lorsque « de 21 hommes d'équipage et 3 passagers, il n'en resta sur bout et en état de pouvoir combattre que 6 à 7 (236) », ou encore celui de ce navire anglais richement chargé qui se fit sauter, espérant entraîner dans sa perte le corsaire qui l'avait abordé (237), ce ne sont là que des exceptions. « Sur près de 2.000 dossiers de prises que j'ai étudiés, dit le docteur Corre, je ne pourrais tirer l'exposé véridique de plus d'une cinquantaine de combats dignes de ce nom livrés par des corsaires, du Guay-Trouin et quelques rares émules du hardi marin exceptés (238) ».

Lorsque le vaisseau ennemi a amené voiles et pavillon, montrant ainsi qu'il se rend, le capitaine du vaisseau preneur fait mettre sa chaloupe à la mer ; il y prend place avec quelques officiers et matelots, et tous montent à bord de la prise. Le capitaine du vaisseau pris doit remettre au capitaine preneur tous les papiers du navire, congés, passeports, connaissements (239), etc. L'écrivain ferme les coffres, armoires, chambres, il appose les sceaux sur les écoutilles. Toutes ces mesures ont pour but de prévenir les pillages, mais l'écrivain en prend trop souvent prétexte pour piller tout le premier (240). Puis, le capitaine preneur fait passer à son bord la plus grande partie de l'équipage capturé et prépose à la conduite de la prise un de ses officiers et quelques hommes (241) auxquels il laisse une

---

(235) Rapp. de Guillaume Creton du Pignon-Vert, Cap. du *Jean-François*, 31 août 1694, Fonds de Saint-Malo, C<sup>4</sup> 302, f. 28.

(236) Enquête d'information faite pour l'instruction de la prise. Arch. d'I.-et-V. Saint-Malo, f. 20.

(237) Rapp. de Nicolas Rouault, cap. de la *Marquise de Beringham*, 14 mai 1706. Arch. d'I.-et-V. Saint-Malo, C<sup>4</sup> 366, fol. 53.

(238) CORRE, cité par Vignols, dans la *Course maritime*, p. 2.

(239) Rapp. de François le Fer du Pin, cap. de l'*Hirondelle*. Arch. d'I.-et-V. Saint-Malo, C<sup>4</sup> 296, fol. 38.

(240) Rapp. de Thomas Harrington, cap. du *Comte de Toulouse*, 30 décembre 1702. Arch. d'I.-et-V. Saint-Malo, C<sup>4</sup> 362, fol. 39 v<sup>o</sup>.

(241) Rapp. de François le Fer, C<sup>4</sup> 296, fol. 38.

copie de sa commission en guerre (242). Si la prise est d'importance et richement chargée, le capitaine ne confie à personne le soin de la conduire ; c'est lui-même qui se charge de l'escorter, afin qu'elle ne risque pas de retomber aux mains de l'ennemi (243).

Avant l'ordonnance de 1681, il était formellement interdit de rançonner les prises (244). A partir de cette date, la faculté en fut laissée aux capitaines corsaires, pour ne pas les obliger à un voyage parfois long et dangereux, pour escorter une prise dont il pouvait arriver que la valeur fût fort mince. Certains capitaines semblent avoir largement usé de ce droit et s'être fait comme une sorte de spécialité de la rançon des prises (245). Ils évitaient ainsi l'inconvénient d'amoinrir leur équipage ou de quitter eux-mêmes les lieux de course pour accompagner la prise dans un port du royaume, au risque d'être eux-mêmes capturés (246).

Ce qui, en effet, ressort clairement de la correspondance entre le ministre et les autorités locales, c'est l'acharnement des ennemis contre nos corsaires. Assurément, les coups répétés portés par ceux-ci étaient vivement ressentis en Angleterre et en Hollande, et certainement, de très sérieuses mesures durent être prises contre eux dès les premières années de la guerre de la Ligue d'Augsbourg. Leur efficacité ne saurait être mise en doute, en ce qui concerne, au moins, les corsaires de Saint-Malo. Parce qu'ils ne méprisaient pas les petites prises, écrit M. Bromley parlant des corsaires anglais, ils purent infliger des blessures au commerce côtier français (247). Les lettres écrites par Pontchartrain au duc de Chaulnes, encore gouverneur de Bretagne, ne nous laissent point d'illusions à cet égard. « Les fréquentes prises que les Anglais font

(242) Copie de la Commission en guerre du *Gagneulx*, donnée par le capitaine Darby Sullivan au sieur Meseral, pour conduire la prise le *Saint-Antoine-de-Padoue*. Arch. d'I.-et-V., Saint-Malo, Prises F2 41.

(243) Rapp. de Denis Baudouin, cap. du *Marquis d'Herbault*, 4 décembre 1702. Arch. d'I.-et-V. Saint-Malo, C4 362, fol. 29 v°.

(244) VALIN, *Nouveau commentaire...*, t. II, p. 282.

(245) Voir aux Appendices les tableaux d'armement.

(246) Rançon de la *Bien-Aimée* par l'*Astrée*. Saint-Malo. Prises F2 40.

(247) BROMLEY, *o. c.*

sur les corsaires de Saint-Malo (248) » conduisent le ministre à envisager la nécessité de « donner une autre forme à la course de cette ville (249) ». M. de la Corbonnaye-Goret, syndic de Saint-Malo, écrit de son côté au contrôleur général : « Si ces corsaires voulaient agir de concert, ils seroient plus redoutables et ne seroient pas détruits en détail, comme il arrive souvent (250). »

En effet, soit individualisme poussé à l'excès, soit répugnance à partager avec un autre le profit de la course, on n'a jamais pu contraindre les Malouins à sortir autrement qu'isolés. Que, par malchance, l'un d'eux soit rencontré par deux ou trois vaisseaux de guerre ennemis, c'en est fait de l'audacieux. Il arrivait bien que des corsaires malouins se rencontrant en haute mer, se prêtassent une aide mutuelle pour réduire et amariner leurs prises. Ce concours bénévole, toujours apporté avec un remarquable empressement, était généralement peu goûté de celui à qui il était offert, lequel se voyait obligé de partager le produit d'une prise dont il se fût, la plupart du temps, assuré tout seul.

D'où, débats souvent fort vifs entre le capitaine preneur et son indésirable auxiliaire, appuyés sur la lettre de l'ordonnance, qui édictait que pour être censé avoir contribué à la prise et, à ce titre, être fondé à en demander part, il fallait avoir combattu ou contribué réellement à faire rendre l'ennemi (251). Justifiées ou non, soit que le nouvel arrivant eût réellement contribué à la prise, soit qu'attiré par le bruit du canon, il fût arrivé quand tout était terminé, ses prétentions à mettre de ses gens sur la prise pour affirmer ses droits étaient généralement accueillies sans aménité par le capitaine preneur : il allait parfois jusqu'à donner l'ordre « qu'on eust à jeter à la mer (252) » le concurrent qui s'était présenté si mal à propos, voire même

---

(248) A M. le duc de Chaulnes, 12 octobre 1694. Arch. nat., Marine, B2 100, fol. 119 v°.

(249) *Ib.*

(250) LETACONNOUX, p. 16.

(251) VALIN, *Nouveau commentaire...*, t. II, p. 405.

(252) Arch. d'I.-et-V. Saint-Malo, C4 296, fol. 45.

à lui prouver par l'argument péremptoire de ses canons qu'il n'avait rien à voir à l'affaire (253).

Ce manque d'entente et d'union était évidemment des plus regrettables par les pertes qu'il causait à l'Etat aussi bien qu'aux armateurs. On crut y remédier en refusant la commission à tout navire qui ne voudrait pas consentir à s'associer avec de gros corsaires (254). Cette mesure causa parmi les armateurs un grand mécontentement : on voulait leur enlever tout le profit de la course, car la répartition des parts entre navires ayant participé à la même prise se faisait d'après le nombre des canons et la force des équipages (255), les petits corsaires, bien qu'ayant couru autant de danger, sinon plus, que les grands, ne touchaient que fort peu, en comparaison (256).

Néanmoins, les prescriptions furent maintenues : « Les fréquens malheurs qui arrivent aux corsaires de Saint-Malo ont obligé le Roy à leur deffendre de sortir qu'en compagnie et de faire la course que de conserve (257). » On leur accorde seulement cette tolérance que les navires de moins de 20 canons ne seront pas assujettis à cette règle. Même à deux ou trois, ils ne sont pas de taille à faire grand tort à un garde-côtes ou à une puissante frégate, et l'obligation de ne point se quitter les empêche de chercher refuge, comme ils ont coutume de le faire en cas de danger, dans les rochers de la côte où de gros vaisseaux ne peuvent les poursuivre. Moyennant ces adoucissements, Gastines peut enfin écrire, le 4 octobre 1695, ses espoirs de voir les Malouins entrer dans les vues du roi et former des escadres de corsaires (258).

Mais il ne dissimule pas qu'on ne les amènera pas sans peine à une pratique qui heurte aussi vivement leurs intérêts : « Pourvu qu'ils fassent leur compte particulier, ils

(253) Rapp. de Jacques Nepveu, capitaine de l'*Effrontée*, 10 juillet 1704. Arch. d'I.-et-V., Saint-Malo, C5 364, f. 15.

(254) Gastines, 18 juillet 1694. Arch. nat., Marine, B3 82, f. 170 v°.

(255) VALIN, *Nouveau commentaire...*, t. II, p. 405. Voir aussi lettre de Gastines à Pontchartrain, 18 juillet 1694. Arch. nat., Marine, B3 82, fol. 170 v°.

(256) Même lettre.

(257) Gastines, 4 octobre 1695, Arch. nat., Marine, B3 92, fol. 53.

(258) Gastines, *ib.*

ne se soucient en aucune façon ni de la prise des autres ni du bien général de la navigation et de la course du royaume (259). »

C'est que les conditions stipulées dans l'acte de société sont précisément de nature à blesser chez les Malouins deux de leurs tendances les plus caractéristiques, leur goût de l'indépendance et le souci de leurs intérêts : défense expresse de se séparer, sans absolue nécessité, à peine de 10.000 livres d'amende, partage des prises faites en commun (260).

Le choix d'un capitaine est aussi une source de difficultés : un armement de cette nature requiert l'unité de direction sous un chef donnant toutes garanties de bravoure et d'expérience. La plupart des capitaines se montrent peu disposés à servir sous les ordres d'un autre et les moins capables sont les plus empressés à revendiquer la première place. De son côté, l'armateur est peu pressé de confier son navire à un homme « qui n'a jamais esté sur mer, qui ne connaît pas une manœuvre, et qui pourroit bien estre malade toute la campagne (261) ».

Si les corsaires acceptent malaisément de se grouper sous les ordres d'un des leurs, rien n'égale leur éloignement pour la course faite en compagnie des vaisseaux du roi. « Je ne puis vaincre la répugnance qu'ils ont, écrit Gastines, de se joindre aux vaisseaux du Roy dont ils disent que les capitaines les maltraitent, disposent à leur fantaisie de leurs équipages et de leurs navires et ont pour eux toute sorte de mespris (262). » De leur côté, les officiers de la marine royale ne dissimulent pas le peu de considération qu'ils ont pour les corsaires : « Il ne convient pas à un vaisseau du Roy d'emprunter le secours d'un vaisseau particulier (263) », proclame Nesmond. Aussi, n'est-il pas facile, dans de telles conditions, de faire collaborer les

(259) Gastines, 7 septembre 1695. Arch. nat. Marine, B3 89, f. 180.

(260) Acte de société pour la course, entre F. le Fer, cap. du *Plastron*, et Jean Nouel des Antons, cap. du *Sérieux*. Arch. d'I.-et-V. Saint-Malo, C4 229, fol. 45, v°.

(261) La Lande-Magon, 19 avril 1693, Arch. nat., Marine, B3 75, fol. 526.

(262) Gastines, 29 décembre 1694. Arch. nat., Marine, B3 82, f. 339.

(263) LA RONCIÈRE, t. VI, p. 223.

uns avec les autres. D'autre part, et bien que les armateurs ne l'avouent pas, il y a aussi de leur part une question de « délicatesse de rang », de petites vanités et susceptibilités locales : certains négociants croiraient s'abaisser en demandant que leur bâtiment fût admis dans le groupe de ceux armés par tels autres, lesquels se jugent, de leur côté, fondés à attendre les avances des premiers (264).

Enfin, il y avait surtout cette raison capitale que les campagnes faites en compagnie des vaisseaux du roi avaient généralement un but plus guerrier que commercial (265). La course était, en temps de guerre, la seule occasion qu'eussent les négociants de faire travailler leurs capitaux et d'espérer en tirer profit. Aussi, aimaient-ils mieux confier leurs bâtiments à des capitaines de leur choix, qui conduiraient la campagne d'après les directives reçues des armateurs, que se laisser imposer les officiers du roi proposés par le ministre sous le couvert de la bienveillance (266). Ceux-ci sont trop portés à se lancer à l'attaque de n'importe quel adversaire, au lieu de ne s'en prendre qu'à « tout ce qu'il y a de plus riche et de plus précieux dans la navigation (267) » et les armateurs ne redoutent rien tant que la rencontre de leur bâtiment avec des vaisseaux de guerre. Tous pensent ce que disaient les commanditaires de Saint-Pol-Hécourt : « Il seroit à souhaiter que M. de Saint-Pol ne trouvast pas tant de navires de guerre et plus d'Indiens et de riches interlopes (268). »

LES PRISES. — Dans ces conditions, nous avons essayé déjà de le montrer, tout l'intérêt que les négociants portaient à la course se concentrait sur les prises et sur les bénéfices qu'ils pouvaient en tirer. Aussi, est-il facile de concevoir l'importance que prenaient à leurs yeux les diverses opérations de la liquidation.

(264) Clairambault, commissaire de marine, ordonnateur à Lorient, 4 mars 1709, Arch. nat., Marine, B<sup>3</sup> 170, fol. 108.

(265) Voir au chapitre suivant la croisière faite par les corsaires malouins dans le canal Saint-Georges, lors de l'expédition d'Irlande de 1690.

(266) Pontchartrain au sieur de l'Épine-Danycan, 11 février 1696, Arch. nat., Marine, B<sup>2</sup> 115, fol. 94.

(267) LA RONCIÈRE, t. VI, p. 429.

(268) Id.



*Liquidation particulière.* — La liquidation d'une prise comportait quatre opérations : l'instruction, le jugement, la vente du vaisseau pris et de son chargement, la répartition des parts de prises.

*L'instruction.* — Depuis l'établissement des sièges d'amirauté en Bretagne, c'était à ces tribunaux qu'était confié le soin d'instruire les procédures des prises. Auparavant, c'étaient les juges royaux qui connaissaient de semblable matière. A Saint-Malo, le sénéchal n'étant pas juge royal, mais juge de l'évêque, il fallait aller chercher jusqu'à Dinan un officier royal (269). Celui-ci, naturellement, faisait payer ses vacations plus cher que s'il eût été sur place. Sur ce point, au moins, l'établissement des amirautés donna satisfaction aux armateurs, qui se plaignaient vivement des frais élevés occasionnés par l'instruction des procédures.

L'ordonnance de 1681 (270) faisait aux capitaines une obligation, sous peine de perte de leurs droits et d'une amende, d'amener leur prise au port où ils avaient armé, sauf, bien entendu, cas de force majeure : tempête ou poursuite de l'ennemi. Cette mesure avait pour but de sauvegarder les droits de l'amiral. Mais en Bretagne, où c'était le gouverneur qui exerçait ces droits, l'inobservation de cette prescription ne présentait pas d'inconvénient grave. Aussi, fréquemment les capitaines conduisaient-ils leur prise tout simplement au port le plus proche, pour diminuer le risque de la voir retomber aux mains de son ancien possesseur.

Dès son entrée dans le port, le capitaine ou l'officier préposé à la conduite de la prise devait se présenter devant les officiers de l'amirauté pour y faire son rapport et rendre compte des circonstances dans lesquelles avait été faite la prise. L'ordonnance de 1681 ne lui concédait même pas le délai de 24 heures accordé aux capitaines des vaisseaux marchands. Cette mesure avait pour but d'empêcher l'équipage de mettre ce temps à profit pour se livrer

(269) Mémoire de M. de Pomereu sur les armements en course de Saint-Malo (1689). Arch. nat., Marine, B<sup>3</sup> 59, fol. 330.

(270) THOMAS-LACROIX, p. 1.

à des pillages. En fait, elle était absolument inefficace : l'habitude qu'avaient la plupart des vaisseaux de mouiller sous le cap Fréhel avant d'entrer à Saint-Malo facilitait les opérations, et, pour peu que la nuit y aidât, les chaloupes du corsaire pouvaient aisément faire le va et vient entre la prise et la terre, où quelque compère se chargeait de mettre en sûreté les effets pillés (271).

Mais, la plupart du temps, ces pillages avaient lieu en haute mer, lors de la capture du navire. Il arrivait que l'on vît le capitaine preneur aborder la prise « avec tout son monde rangé sur le bord et dans les hobans, comme s'il avoit voulu aborder un navire ennemi (272) ». Tout l'équipage se ruait alors sur la prise et se saisissait de tout ce qui était de nature à exciter sa convoitise ; si la chance voulait que l'on tombât sur une riche proie, le délire de l'équipage ne connaissait plus de bornes : qu'ils fussent hommes, femmes ou enfants, les passagers étaient sûrs d'être dépouillés jusqu'à leur dernier sol, jusqu'à leur dernier vêtement (273).

On essaya de diverses manières de corriger cet abus qui faisait à la course un tort considérable ; il ne paraît pas qu'aucun remède ait été efficace ; en 1708, le comte de Toulouse en était encore à essayer d'élaborer un règlement sur cette matière (274), règlement qui ne dut jamais voir le jour, car, écrivant à ce sujet à Pontchartrain quelques semaines plus tard, l'amiral constate qu'étant donné les inconvénients qui pourraient résulter des mesures prises, « il n'y a qu'à nous tenir comme nous sommes (275) ».

(271) Plainte aux fins d'information sur les pillages commis sur le *Jeune Léonard*, de Flessingue. Arch. d'I.-et-V., Saint-Malo, Prises, F2 36.

(272) Arch. d'I.-et-V., Saint-Malo, C4 393, fol. 8 v°.

(273) Mémoire des effets appartenant à Jeanne Averton, pillés lors de la prise du *Nord-Sund*. Arch. d'I.-et-V., Saint-Malo, Prises, F2 20. Interrogatoire de David Donis, pris à bord du *Westcapel*. Saint-Malo, F2 20. Interrogatoire de Jeanne Averton. Arch. d'I.-et-V. Saint-Malo, Prises, F2 20.

(274) Mémoire par lequel M. le comte de Toulouse demande un règlement au sujet des pillages qui se font sur les prises. Arch. nat., Marine, B3 163, fol. 224.

(275) Le comte de Toulouse à Pontchartrain, 31 juillet 1708. Arch. nat., Marine, B3 163, fol. 232.

Après avoir reçu la déclaration du capitaine et dressé l'inventaire des papiers de la prise remis par celui-ci, les officiers de l'amirauté se transportaient sur le bâtiment. Le procureur du roi, partie nécessaire en tout ce qui a rapport à la procédure concernant les prises (276), les accompagnait. Étaient présents aussi l'armateur, assisté d'un avocat (277), le capitaine du navire pris ou, à son défaut, deux officiers ou hommes de l'équipage. Les officiers de l'amirauté dressaient alors l'inventaire des marchandises trouvées dans le vaisseau ; ils fermaient les écoutilles, y apposaient le sceau de l'amirauté, puis établissaient un gardien chargé d'empêcher les vols et détournements qui auraient pu être commis sur la prise (278).

*Le jugement.* — La copie de la commission en guerre du capitaine preneur, sa déclaration, confirmée par celle de deux des principaux officiers de son équipage, le procès-verbal de transport des officiers de l'amirauté sur la prise, les pièces trouvées à bord et la traduction qu'en avait fait l'interprète, enfin l'interrogatoire des prisonniers constituaient le dossier que le procureur du roi envoyait au Conseil des prises (279).

Depuis 1695, c'était, nous l'avons vu, le secrétaire général de la marine qui recevait les procédures des prises qui devaient être soumises au Conseil. Nous ne reviendrons pas sur ce que nous avons dit précédemment des attributions et de la compétence de ce tribunal. Rappelons seulement qu'une fois les jugements rendus, ils étaient envoyés aux officiers d'amirauté, aux fins d'exécution.

Les armateurs avaient toujours élevé de très vives plaintes sur la lenteur avec laquelle étaient rendus les arrêts de bonne prise. Beaucoup venaient à la cour solliciter cet arrêt. Ils auraient voulu que des juges fussent commis dans les ports pour juger les prises en dernier

(276) VALIN, *Nouveau commentaire...*, t. II, p. 310.

(277) Arch. d'I.-et-V., Saint-Malo, Prises, F<sup>2</sup> 19, *passim*.

(278) *Ib.*

(279) Inventaire des pièces de la procédure du vaisseau le *Codrington*. Arch. d'I.-et-V., Saint-Malo, lot du tribunal de Commerce, 1702.

ressort, espérant par ce moyen activer les liquidations, mais tout ce que l'on consentit à leur accorder fut la promesse que les arrêts seraient rendus huit jours après l'arrivée des procédures (280).

Sur le reçu de l'arrêt de bonne prise, l'armateur adressait alors aux juges de l'amirauté une requête tendant à ce qu'il fût procédé à la vente (281).

Celle-ci avait lieu aux enchères, après trois bannies successives faites par un huissier, « dans la salle dessus le Ravelin, proche la Grand'Porte de cette ville (282) ». Il y avait, avant l'adjudication définitive, deux remises d'enchères, présidées par le lieutenant général de l'amirauté, en présence du procureur du roi (283). Les enchères avaient lieu à chandelle éteinte et rallumée trois fois. Ce n'était qu'à la troisième mise aux enchères que les marchandises étaient adjugées enfin au « plus donnant et dernier enchérisseur ».

Les deniers provenant de la vente étaient remis entre les mains d'un « dépositaire », généralement l'armateur lui-même (284), qui était chargé de faire le compte de ce qui revenait aux intéressés et à l'équipage. D'après les ordonnances, et généralement aussi d'après les stipulations de l'acte d'engagement, les deux tiers du produit net devaient revenir aux intéressés et à l'armateur, l'autre tiers à l'équipage (285). Il fallait donc, avant de procéder à la répartition, faire le décompte des frais qui intervenaient dans la liquidation.

Les frais du déchargement et de la garde du vaisseau et des marchandises devaient être pris préalablement à tout partage (286). En outre, depuis le tarif de 1664, et bien que de nombreux adoucissements y eussent été apportés en vue de favoriser la course, les marchandises prove-

(280) Au sieur du Guay, 20 octobre 1688, Marine, B2 66, fol. 275.

(281) Arch. d'I.-et-V., Saint-Malo, Prises, F2 19, la *Fortune*.

(282) *Ib.* la *Dame Elisabeth*.

(283) Bannie pour la vente du vaisseau le *Hastings Galley*, Saint-Malo, Prises, F2 39.

(284) Compte du produit et des frais au sujet du vaisseau le *Jeune Léonard*. Saint-Malo, Prises, F2 36.

(285) Acte d'engagement de l'équipage du navire *Joyeux*. Saint-Malo, lot du Tribunal de Commerce, 1705.

(286) VALIN, *Nouveau Commentaire...*, t. II, p. 339.

nant des prises étaient sujettes à certains droits d'entrée. On prélevait encore un droit de trois deniers pour livre, destiné à subvenir à la demi-solde des matelots estropiés au service et des veuves des décédés ; enfin, un denier pour livre en faveur des hôpitaux (287).

Le dixième de l'amiral n'était levé qu'après déduction faite de ces frais et droits.

Venaient ensuite les divers frais de justice et la commission de l'armateur, qui était généralement de 2 % (288).

La somme restant après défalcation faite de ces frais et droits constituait le produit net de la prise.

Les matières d'or et d'argent trouvées à bord n'entraient pas en ligne de compte dans la vente des prises (289). Elles devaient être portées aux hôtels des monnaies et la valeur en était payée sur le pied du tarif de la Cour des monnaies. En 1706, on donnait 34 livres le marc pour les métaux précieux apportés de la Mer du Sud (290). Sans doute en était-il de même pour ceux provenant des prises.

*Répartition.* — Les deux tiers du produit net de la prise revenaient aux intéressés et à l'armateur ; ils étaient répartis entre ceux-ci par le depositaire (291) au prorata des parts d'intérêts de chacun (292).

Le troisième tiers, revenant à l'équipage, était partagé entre les officiers et matelots de la façon fixée par l'ordonnance (293) :

Le capitaine en chef .....	12 parts
Le capitaine en second .....	10 —
Les deux premiers lieutenants .....	8 —
Les deux autres lieutenants, l'écrivain, le premier maître .....	6 —
Les enseignes, le maître chirurgien et les deux maîtres .....	4 —

(287) Compte du produit et des frais au sujet du vaisseau le *Jeune Léonard*. Arch. d'I.-et-V., Saint-Malo, F<sup>2</sup> 36 (Prises).

(288) *Ib.*

(289) VALIN, *op. cit.*, II, p. 341.

(290) Lettre du Contrôleur général aux sieurs Danycan et de la Lande-Magon, à Saint-Malo. BOISLISLE, *Corresp.*, t. II, n<sup>o</sup> 1156, note.

(291) Compte du *Jeune Léonard*.

(292) VIGNOLS, *Le Commerce maritime*, p. 9.

(293) VALIN, *Nouveau commentaire...*, t. II, p. 231.

Les maîtres de prises, pilotes, contre-maîtres, capitaine de matelots, capitaine d'armes, maîtres canonniers et maîtres charpentiers.	3	—
Les seconds canonniers, charpentiers, calfats, bossemans, maîtres de chaloupe, voiliers, armuriers, quartiers-maîtres et second chirurgien .....	2	—
Les volontaires .....	1	—
Les matelots : à proportion de leur travail et capacité,		
Les soldats, suivant leurs mérites et services..	1/2, 3/4	ou 1 part
Les mousses, suivant leurs forces .....	1/4 ou 1/2	de part.

Le rôle de répartition des parts était établi par le capitaine et ses officiers et déposé au greffe de l'Amirauté (294).

Dans la plupart des amirautés, la lenteur des liquidations donnait lieu à de vives réclamations. On incriminait les officiers d'amirauté, leur petit nombre, leur négligence, mais le comte de Toulouse, qui prenait au sérieux sa fonction d'amiral et aimait à aller au fond des choses, avait bien vu que la véritable cause de ces lenteurs n'était autre que « l'intérêt que trouvent les dépositaires à garder le plus longtemps qu'ils peuvent... le fonds des prises entre leurs mains (295) ». Ils n'hésitaient pas à se servir de ces sommes pour de nouvelles opérations financières, sans souci des retards ainsi occasionnés dans le paiement des parts de l'équipage et des intéressés. A Saint-Malo, ces délais paraissent avoir varié entre 2 et 10 mois. Le comte de Toulouse aurait voulu qu'ils n'excédassent pas un mois à compter de l'enregistrement de chaque jugement de prise (296), mais en fait, bien des liquidations étaient encore pendantes plusieurs années après que l'adjudication de la prise eut été faite.

(294) Dépôt au greffe par Thomas Manier, capitaine de la *Merveilleuse*, du rôle de la répartition des parts dues à l'équipage. Arch. d'I.-et-V., Saint-Malo, C<sup>4</sup> 363, fol. 63.

(295) Le comte de Toulouse à Pontchartrain, 6 mai 1708, Arch. nat., Marine, B<sup>3</sup> 163, fol. 216.

(296) *Ib.*, fol. 217.

*Liquidation générale.* — La liquidation particulière ne portait que sur une seule prise. La liquidation générale concernait toutes les prises faites par un même corsaire pendant la durée d'un armement. Les liquidations générales donnant, en regard du produit des prises, les dépenses de l'armement, il devrait être facile de voir, d'après elles, si vraiment la course a été profitable, à qui et dans quelle mesure. Malheureusement, ces comptes sont très rares, et nous n'en avons trouvé aucun à Saint-Malo. Nous aurions voulu, à l'aide des comptes de liquidations particulières, établir au moins la moyenne annuelle du produit des prises. Les trop nombreuses lacunes existant dans les dossiers de prises ne nous ont même pas permis de réaliser ce dessein. Nous avons dû nous résigner à n'établir qu'un total approximatif des prises faites en 1707, année où les comptes sont proportionnellement en plus grand nombre. Nous sommes arrivés au chiffre de 1.003.837 livres 12 sols 11 deniers, qui ne peut donner qu'une idée très lointaine de la réalité, puisque, dans bien des dossiers, le compte fait défaut, et très incomplète, puisque, faute de posséder le compte des dépenses de l'armement, nous ne pouvons montrer qu'une face de la question.

## CHAPITRE V

### ARMEMENTS D'UN CARACTÈRE PARTICULIER

**CORSAIRES JACOBITES.** — La révolution d'Angleterre, qui avait porté à la tête de ce royaume Guillaume d'Orange, tout dévoué à la religion réformée, aux dépens de son beau-père, le catholique Jacques II, avait semblé à Louis XIV un crime contre le droit divin que le roi très chrétien ne pouvait laisser s'accomplir. En conséquence, le rétablissement de Jacques II sur le trône et la guerre d'Irlande entreprise dans ce but prirent-ils dans l'esprit du roi, et malheureusement aussi dans la conduite des

événements, une place fort importante. Argent, armes, officiers, la France fournit à Jacques II tout ce qui pouvait lui faciliter la conservation de l'Irlande, seule partie du royaume britannique qui se fût prononcée pour lui. C'est également dans ce but que Louis XIV permit à ses sujets de déroger aux prescriptions de l'ordonnance, qui défendait de prendre d'un souverain étranger des commissions en guerre (297) et les autorisa à faire la course sous celles de Jacques II (298).

Dès le mois d'avril 1689, les Malouins s'étaient montrés disposés à profiter de cette permission (299). Mais Jacques II, espérant toujours que le moment viendrait où il rentrerait en possession de son royaume et répugnant, de ce fait, à traiter les Anglais en ennemis, entretenu encore et affermi dans cette idée par Milford, qui le dominait complètement, ne se pressa pas de leur donner satisfaction. A la fin d'avril 1689, Seignelay écrivait à d'Avaux de lui envoyer une trentaine de commissions pour satisfaire aux demandes qui lui étaient adressées par les marchands de Saint-Malo (300). Le 18 mai seulement, d'Avaux pouvait faire espérer à Seignelay les cinq ou six commissions que Sa Majesté Britannique s'était enfin résolue à accorder (301). Le 4 juin, il annonçait leur envoi (302). Mais, dans l'intervalle, les Malouins, lassés d'attendre, avaient pris des commissions françaises (303). Aussi, n'avons-nous pas trouvé à Saint-Malo de commissions de Jacques II avant le début de l'année 1692. On verra par le tableau publié à la suite de ce travail que les campagnes de certains de ces corsaires jacobites furent fructueuses.

De son côté, Louis XIV fit donner des commissions de l'amiral à des vaisseaux armés de matelots anglais, écossais et irlandais (304).

(297) VALIN, *Nouveau commentaire...*, t. II, p. 235.

(298) Lettre de Seignelay à d'Avaux. *Négociations*, p. 213.

(299) D'Avaux au roi, 27 avril 1689. *Négociations*, p. 105.

(300) Seignelay à d'Avaux. *Négociations*, p. 213.

(301) D'Avaux à Seignelay, 20 avril 1689. *Négociations*, p. 165.

(302) D'Avaux à Seignelay, 4 juin 1689. *Négociations*, p. 212.

(303) D'Avaux à Croissy, 21 octobre 1689. *Négociations*, p. 511.

(304) A milord Melford, 3 janvier 1693. Arch. nat., Marine, B2 88, fol. 20 v°.



Les commissions de Jacques II étaient, comme celles de l'amiral, valables pour un an. Le roi d'Angleterre avait dans chaque port un agent consul ou commissaire pour recevoir les déclarations des capitaines (305).

Les procédures des prises faites par les corsaires jacobites étaient instruites par les amirautés françaises (306), mais le 1/10 qui aurait dû revenir à l'amiral était perçu par le roi d'Angleterre (307).

Jacques II ne semble pas avoir donné de commissions après 1696 (308). A Saint-Malo, nous en trouvons encore une en 1695, accordée à Paul Crane pour le *Speedwell* (309).

Les corsaires jacobites portaient dans le combat le pavillon du roi d'Angleterre, dont ils avaient la commission (310).

*Vaisseaux du roi armés par des particuliers.* — Le discrédit où le désastre de la Hougue avait fait tomber la marine, le peu de sollicitude que le roi porta désormais à une institution qu'il avait toujours entretenue plus par raison que par goût, furent deux motifs qui s'ajoutèrent encore à ceux qui militaient déjà en faveur de la course. La Hougue avait porté le dernier coup à la guerre d'escadres. Assurément, on vit encore, même après la Hougue, les vaisseaux du roi parcourir les mers, et non sans succès : la bataille de Lagos (26 juin 1693), où fut anéantie par Tourville la plus grande partie de la flotte de Smyrne, fut bien la preuve que notre marine n'était pas morte. Mais pour n'en pas exposer les précieux restes aux risques d'une bataille rangée, on les maintint dans le voisinage des côtes. Où était désormais l'utilité de nos vaisseaux de guerre ? La course seule semblait promise à un brillant avenir. Le roi ne pouvait-il de nouveau faire la

(305) Traduction des instructions que doivent observer ceux qui armeront en course en vertu de la commission de Jacques II. Arch. d'I.-et-V. Saint-Malo, C<sup>4</sup> 230, fol. 19.

(306) Traduction de la commission accordée par Jacques II à Philippe Walsh pour armer en guerre la frégate l'*Espion* de Saint-Malo. Arch. d'I.-et-V., Saint-Malo, C<sup>4</sup> 230. 18 v<sup>o</sup>.

(307) *Ib.* Voir aussi lettre à Milord Melford, 3 janvier 1693, Arch. nat., Marine, B<sup>2</sup> 88, fol. 20 v<sup>o</sup>.

(308) BOURDE DE LA ROGERIE, *Introduction*, p. LIV.

(309) Arch. d'I.-et-V., Saint-Malo, C<sup>4</sup> 229, fol. 76.

(310) *Ib.*, C<sup>4</sup> 299, fol. 81.

guerre « en corsaire », comme déjà, au temps de Seignelay, il y avait songé (311) ?

C'est à ce parti, en effet, qu'il se résolut, soit qu'il fit commander ses vaisseaux par ses officiers, soit qu'il les prêtât à des particuliers. Cette pratique n'était d'ailleurs pas absolument nouvelle : le premier règlement sur cette matière date de 1674 (312).

On établit naturellement quelques restrictions : d'abord, quant aux emprunteurs ; le roi ne prêtait ses vaisseaux qu'à des gens offrant toutes garanties ; puis, quant aux vaisseaux eux-mêmes. Un règlement du 5 décembre 1691 (313) décide que seront seuls prêtés les vaisseaux au-dessous de 44 canons. Il ne semble pas qu'il y ait eu auparavant de règle fixe, car le commissaire du Guay, transmettant la demande d'Antoine Géraldin pour le *Comte*, spécifie que ce navire n'est que de « 30 à 90 pièces de canons, tel que vous m'avez fait l'honneur de me marquer que le Roy vouloit bien les donner (314) ».

Le vaisseau était remis « en état de naviguer, avec ses agrès et appareils ordinaires, armes, canons, poudres, munitions et ustensiles nécessaires (315) ». Primitivement, le vaisseau devait être rendu dans l'état où on l'avait reçu, mais il était parfois long et difficile d'obtenir des armateurs le remplacement de ce qui avait été consommé ; aussi, à partir de 1694, le roi préféra-t-il en décharger les armateurs, à condition que ceux-ci lui réservassent 1/5 du produit des prises faites avec le vaisseau prêté (316).

S'il s'agissait de la construction d'un vaisseau neuf, les matériaux, comme bois, fer, clous, étaient fournis par les arsenaux du roi ; l'armateur faisait les avances de fonds nécessaires pour payer les ouvriers qui avaient travaillé à la construction du vaisseau ; il se remboursait de ces avances sur la part qui devait revenir au roi dans le produit des prises (317).

(311) LA RONCIÈRE, t. VI, p. 160.

(312) VALIN, *Nouveau commentaire*, t. II, p. 226.

(313) *Ib.*, p. 227.

(314) Dp Guay, 1690, Arch. nat., Marine, B<sup>3</sup> 60, 190.

(315) VALIN, *op. cit.*, t. II, p. 227.

(316) *Id.*, p. 227.

(317) Conditions accordées au sieur de Chappedelaine pour la

La fourniture des vivres était à la charge de l'armateur (318). Les officiers et matelots étaient levés comme pour le roi par les commissaires, mais les avances étaient payées par l'armateur et le salaire qu'il devait donner à l'équipage excédait d'un quart celui que le roi avait coutume de payer (319). S'il y avait des soldats sur le vaisseau, ceux-ci, fournis par le roi, étaient payés et nourris par l'armateur (320).

La part du roi dans le produit des prises était, avons-nous dit, de 1/5. L'équipage n'avait droit qu'au 1/10 (321).

Enfin, le capitaine prenait l'engagement de « rendre le bord » dans un temps déterminé (322).

Ce genre d'armement ne semble pas avoir été très en faveur à Saint-Malo. A part les vaisseaux montés par du Guay-Trouin (encore avons-nous dit qu'ils furent presque tous armés à Brest), à peine en peut-on compter trois ou quatre par an (323). Il semble que les navires du port aient suffi à alimenter les besoins de la course malouine.

## CHAPITRE VI

### RÉSULTATS DE LA COURSE

Au moment où la France entrait en guerre avec les puissances coalisées dans la Ligue d'Augsbourg auxquelles

construction du vaisseau le *Superbe*. Arch. nat., Marine, B<sup>3</sup> 160, fol. 144. Voir : État des avances que les armateurs qui bâtiront au port de l'Orient un vaisseau de 56 canons seront obligés de faire, outre la façon de la construction dudit vaisseau. Arch. nat., Marine, B<sup>3</sup> 160, fol. 138.

(318) Conditions auxquelles le roi a donné ses vaisseaux l'*Eclatant* et le *Furieux* au sieur du Guay-Trouin. Arch. nat., Marine, B<sup>2</sup> 166, fol. 132.

(319) *Ib.*

(320) Conditions accordées au sieur de Chappedelaine pour la construction du vaisseau le *Superbe*. Arch. nat., Marine, B<sup>3</sup> 160, fol. 144.

(321) Conditions auxquelles le roi a donné ses vaisseaux l'*Eclatant* et le *Furieux*.

(322) *Ib.*

(323) Arch. d'I.-et-V., Saint-Malo, Registres des congés et commissions, *Passim*.

venait de se joindre l'Angleterre, dont était roi maintenant Guillaume d'Orange, la marine royale était peut-être à l'apogée de son développement : les efforts de Colbert pour mettre aux mains du roi un instrument puissant, à la fois prompt et souple avaient abouti : dans les constructions navales où l'empirisme et les « *secrets de construction* » avaient cédé le pas à des règlements précis, à l'application de formules mathématiques, d'immenses progrès avaient été réalisés, tant au point de vue de la perfection des formes que de la rapidité de l'exécution (324).

Dans les officiers constituant les états-majors, Colbert avait cherché avant tout la valeur et les capacités, mêlant, sans aucun souci de caste, gentilshommes et roturiers. Il obtint non sans peine que, parmi ces gens de naissance si diverse, la bonne entente nécessaire au bien du service ne fût jamais troublée par aucune « pointille d'honneur (325) ». Enfin, en ce qui concerne les équipages, le système des classes, quoique bien imparfait, était encore supérieur à ceux dont usaient nos ennemis, en permettant la prompte concentration dans les ports de près de 60.000 matelots (326). Ainsi, nous pouvions, grâce à la rapidité des constructions navales et des levées de matelots, mettre à la mer, bien avant nos adversaires, une flotte dont les qualités nautiques commençaient à s'affirmer, et dont la valeur, en ce qui concerne les équipages, l'emportait nettement sur celle de nos ennemis (327).

Cette belle marine n'était point un instrument de parade ; Louis XIV entendait qu'elle ne restât pas inactive dans les ports : en pleine paix, entre 1680 et 1690, nous eûmes en mer des escadres armées, fortes au moins de 80 bâtiments (328).

Dès le commencement des hostilités, ce fut 120 vaisseaux (329) que la France put opposer à l'armée navale

(324) En aucun cas, la durée de construction d'un vaisseau ne devait excéder 4 mois. VIOLLET, *Le Roi et ses ministres*, p. 206.

(325) TRAMOND, *Manuel*, p. 200.

(326) BOISLISLE, *M. de Bonrepaus*, p. 155. Nos arsenaux entièrement regarnis pouvaient fournir jusqu'à 14.000 canons tant de fer que de fonte. *Ib.*, p. 155.

(327) TRAMOND, *op. cit.*, p. 196.

(328) *Id.*, p. 209.

(329) *Id.*, p. 244.

des Anglais et des Hollandais, 120 vaisseaux si bien montés, si bien commandés, si incontestablement supérieurs que les Anglo-Hollandais, avec les 202 bâtiments qu'ils pouvaient nous opposer (330), nous laissèrent opérer deux descentes en Irlande (1689 et 1690) et ne surent que fuir jusqu'au Pas-de-Calais en voyant Tourville faire route vers l'est. Il fallut l'ordre exprès envoyé à l'amiral Herbert par l'amirauté anglaise, pour que celui-ci se décidât enfin à accepter au large de Béziers (9 juillet 1690) le combat que Tourville, depuis des mois, s'obstinait en vain à lui offrir. La déroute de l'escadre anglaise fut si complète que celle-ci ne se crut en sûreté qu'à Woolwich, bien haut dans la Tamise (331). L'année suivante, ce fut la campagne du Large, merveille de tactique navale où Tourville, chargé des ordres contradictoires de s'emparer du convoi de Smyrne et d'éviter le combat, tint la mer pendant 51 jours sans se laisser approcher par l'ennemi et même enleva 2 vaisseaux de guerre et 12 bâtiments de commerce (332).

Pendant que nos escadres tenaient ainsi en respect les forces adverses, les corsaires avaient pu évoluer à leur aise dans une mer libre d'ennemis. En trois années, de 1688 à 1692, cent corsaires au moins étaient sortis du seul port de Saint-Malo et les prises qu'ils firent dans ce laps de temps se montent à près de 200 (333). Encore n'avons-nous pas compris dans ce nombre les bâtiments munis d'une commission en guerre et marchandises, dont nous avons montré le but différent de celui des corsaires, mais qui, cependant, n'ayant rien à craindre des escadres ennemies, durent faire plus et mieux qu'ils n'avaient coutume.

Les corsaires ne s'en étaient pas tenus d'ailleurs à ce rôle de combattants isolés. Le gouvernement avait pensé à les utiliser dans des opérations plus générales. Pressé à la fois par l'Empire, l'Espagne et les Provinces-Unies, Louis XIV s'était vu dans l'impossibilité de donner des troupes à Jacques II, lorsque celui-ci était passé en Irlande

(330) *Ibid.*

(331) *Id.*, p. 254.

(332) TRAMONNÉ, *op. cit.*, p. 260.

(333) Voir aux appendices les tableaux d'armement.

sous la conduite de Gabaret (mars 1689) pour essayer de reconquérir son royaume. Mais les quelques officiers français que Louis XIV avait pu mettre à la disposition du monarque déchu avaient dû se reconnaître impuissants à organiser et discipliner la cohue famélique, sans habits et sans armes, qui constituait l'armée de Sa Majesté Britannique (334).

« Il fallait bien, si l'on voulait assurer le succès de l'entreprise, se décider à envoyer des renforts d'armes et de munitions, des grains, du vin. Car on manquait de tout. « Je ne puis vous représenter, Monsieur, écrivait d'Avaux à Louvois, le mauvais état dans lequel sont toutes choses. Sa Majesté Britannique ne dépense pas une pistole à propos et s'en laisse voler des milliers sans sujet (335). »

C'est une véritable armée, sous le commandement du duc de Lauzun, que d'Amfreville débarqua à Cork. Mais, pour la réussite de l'entreprise, il fallait assurer à la France la maîtrise de la Manche et, dans ce but, aux 109 bâtiments dont disposa bientôt Tourville (336), on jugea bon d'adjoindre des corsaires. Moyennant qu'on leur fournit des matelots, les négociants s'engageaient à armer en course et à faire croiser pendant un mois leurs navires dans le canal Saint-Georges (337), sous le commandement des vaisseaux du roi.

Bonrepaus, intendant général des classes et des armées navales, s'était proposé d'obtenir 15 bâtiments des armateurs malouins (338). Mais certains se faisaient quelque peu tirer l'oreille (339), d'autant que Forant, chef d'escadre des armées navales de la Manche, avait reçu l'ordre de retenir les corsaires aussi longtemps que le service du roi le demanderait (340). Le 12 juillet, du Guay pouvait écrire qu'il n'en manquait plus qu'un (341). On finit par le

(334) D'AVAUX, *Négociations*, *passim*.

(335) *Id.*, p. 113.

(336) TRAMOND, *op. cit.*, p. 250.

(337) Arch. nat., Marine, B<sup>3</sup> 60, f<sup>ol.</sup> 250.

(338) Duguay au Ministre, 12 juillet 1690. Arch. nat., Marine, B<sup>3</sup> 60 f<sup>o</sup> 270.

(339) Arch. nat., Marine, B<sup>3</sup> 60, fol. 253.

(340) Arch. nat., Marine, B<sup>2</sup> 72, fol. 128 v<sup>o</sup>.

(341) Arch. nat., Marine, B<sup>3</sup> 60, fol. 270.

trouver, ainsi qu'en fait foi la liste dressée par le commissaire de Saint-Malo (342).

Ces vaisseaux ne rendirent qu'imparfaitement les services qu'on attendait d'eux. La *Conception*, malgré un rude combat et trente tués ou blessés, tomba aux mains des ennemis. Le *Pierre* et le *Petit-Joseph*, le *Montfleury* et la *Prudence* furent surpris, avant d'avoir rien fait, par le retour en France du roi d'Angleterre. L'*Amitié*, ayant fait une prise estimée 100 à 120.000 livres, jugea sa campagne suffisamment rémunératrice et se garda bien de paraître en Irlande. Le *Pontual* se vit reprendre par les Anglais une petite prise qu'il avait faite et, chassé par eux, dut se réfugier à Brest pour y réparer ses avaries. Lorsqu'il fut enfin prêt et de nouveau sur la route d'Irlande, il rencontra le *Marquis de Nesmond* qui lui apprit que D'Amfreville en était parti. Que faire ? Il rentra au Port-Louis. Quant au *Nicolas*, parti de Brest en même temps que le *Pontual*, il faisait « de l'eau de tous costez », au point qu'il ne put rien faire d'autre que d'aller désarmer à Saint-Malo (343).

Sept navires seulement se présentèrent en Irlande : l'*Intrépide*, outre son capitaine, y perdit 8.950 livres. De l'activité du *Comte de Lauzun* nous ne savons rien, sinon qu'il ramena en France M<sup>me</sup> de Tyrconnel, femme du vice-roi d'Irlande. Le *François de la Paix* fit pour 60 à 70.000 livres de prises ; encore faudrait-il que toutes lui fussent adjugées de bonne prise, faute de quoi « il perdra bien 15.000 livres ». Le *Saint-Aaron*, la *Providence* et le *Thomas*, armés en guerre et marchandises, ne firent que débarquer leur chargement, en reprendre un autre et transporter quelque trois cents passagers. De ces sept navires, ce fut le *Comte de Revel* qui se tailla la part du lion avec deux prises dont une seule fut évaluée 30.000 écus (344). Le commissaire estima que ses arma-

(342) Compte que rend le commissaire de Saint-Malo au sujet des vaisseaux de ladite ville auxquels il fut accordé des matelots au mois de juin dernier à condition d'aller faire un mois de course dans la Manche Saint-Georges sous le commandement des vaisseaux du Roy. Arch. nat., Marine, B<sup>3</sup> 60, fol. 323.

(343) Compte que rend le commissaire... Arch. nat., Marine, B<sup>3</sup> 60, fol. 323 v<sup>o</sup>.

(344) *Ibid.*, fol. 324 v<sup>o</sup>.

teurs auraient mauvaise grâce à réclamer les dédommagements que le roi avait promis à ceux qui prendraient part à l'expédition (345).

Tout ce déploiement de forces n'empêcha pas la perte de l'Irlande. La victoire de Bévésiers (9 juillet 1690) fut annihilée par la défaite de La Boyne (19 juillet).

Néanmoins, Louis XIV comprenait que c'était en Angleterre qu'il fallait frapper Guillaume III, l'instigateur et l'animateur de la Ligue d'Augsbourg. La capitulation de Mons, l'incendie de Liège, la prise de Namur, les victoires de Fleurus et de Steinkerque sur les alliés de Guillaume n'avaient abouti à aucun résultat décisif. Aussi Louis donna-t-il assez volontiers les mains à un projet de débarquement en Angleterre que lui soumit Bonrepaus, et Tourville fut chargé de la difficile mission d'y faire passer les troupes. La concentration de la flotte devait avoir lieu à la Hougue. C'est là que les bateaux des ports, réquisitionnés à cet effet, durent apporter les vivres et munitions nécessaires à l'armée. Saint-Malo put fournir 106 barques, gabarres ou bateaux sous l'escorte de deux corvettes armées en course. Faute d'un chef plus qualifié, le commissaire du Guay assumait la conduite de cette armada, dont l'état-major rudimentaire était presque exclusivement formé de gardes de la Marine royale, qui, bien loin d'aider comme ils l'eussent dû à l'armement de la flottille, « ne sortaient pas du cabaret (346) ». Malgré ces difficultés, l'ordre d'appareillage est donné pour le 28 avril, à 8 heures du matin. A l'heure dite, la flottille de du Guay est sous voiles... Mais où sont donc les gardes de marine ? Hélas, si braves que soient au feu les officiers du Grand Corps, ils redoutent le lever matinal. Ils sont encore au lit (347) ! Ceux que n'a pas retenus la tiédeur des couettes sont dans les tavernes ; on a toutes les peines du monde à les en arracher. Duguay tempête, mais, bon gré mal gré, il lui faut donner l'ordre de mettre en panne pour attendre

(345) Arch. nat., Marine, B<sup>2</sup> 72, fol. 128 v<sup>o</sup>.

(346) Réponse de du Guay aux plaintes portées contre lui au sujet de sa conduite lors du passage des bateaux de Saint-Malo à la Hougue. Arch. nat., Marine, B<sup>3</sup> 68, fol. 490.

(347) *Ibid.*



ces messieurs (348). Par surcroît d'infortune, « un coup de vent terrible » assaille en route la petite troupe ; la violence des courants du ras d'Origny éprouve durement les pauvres barques ; c'est la débandade du convoi dont la plus grande partie se réfugie à Cherbourg pour se refaire et reprendre haleine en attendant que les vents permettent de se diriger à nouveau sur la Hougue (349).

Bien qu'elle soit leur terrain de chasse favori, la Manche n'est pas le seul théâtre où s'exerce l'activité de nos corsaires. Depuis longtemps, la prospérité de nos pêcheries de Terre-Neuve excite la convoitise des Anglais. Ce sont à tout propos des rixes, des conflits, et le garde-côtes que, depuis 1600 environ, les Malouins tiennent armé, est destiné à tenir en respect les Anglais aussi bien que les sauvages (350).

Cependant, le jour vient où, malgré cette précaution, les hostilités éclatent ; resserrés entre les deux fractions de notre colonie : au nord, la côte du Petit-Nord, au sud, Plaisance, les Anglais se trouvent à l'étroit. En 1690, 1692, 1695, ils font des tentatives sur différents points de l'île (351). Il est temps pour les Français de prendre des mesures énergiques. Les Malouins sont peut-être les plus intéressés à la conservation des pêcheries de Terre-Neuve. L'un des plus notables, Noël Danycan de l'Epine, le 20 février 1696, passe avec le roi un traité par lequel il s'engage à « réduire les colonies anglaises à l'obéissance de Sa Majesté (352) ». En conséquence, il arme six vaisseaux et, le 13 juillet de la même année, ceux-ci appareillent de compagnie, de sous le cap Fréhel (353).

Assez rapidement (début d'octobre), ils s'emparent des forts de Pemboul et de Forillon et amarinent plusieurs prises qu'ils envoient en France (354). Puis ils se dirigent vers Saint-John's Harbour, leur objectif principal. Une

(348) *Ibid.*

(349) Lettre de du Guay, Cherbourg, 30 avril 1692. Arch. nat., Marine, B<sup>3</sup> 68, fol. 485.

(350) LA RONCIÈRE, *La Question de Terre-Neuve*.

(351) LA RONCIÈRE, *o. c.*, t. VI, p. 267, 268, 270.

(352) Arch. nat., Marine, G<sup>5</sup> 299.

(353) Arch. nat., Marine, G<sup>5</sup> 229.

(354) Arch. nat., Marine, G<sup>5</sup> 231, fol. 32, 36 et 164.

inexplicable erreur les fait aboutir au Petit-Havre (355). Le résultat cherché n'est pas atteint.

Puisque nous avons entrepris de faire la guerre au commerce ennemi, celle-ci avait d'autant plus de chances de lui être préjudiciable que nous nous attaquerions aux branches les plus prospères. Nous avons vu que les Hollandais pratiquaient avec succès la pêche à la baleine. Au dire de Nointel, ce serait là la source de leur richesse. Ils employaient à cette pêche jusqu'à 400 bâtiments (356).

Couronnée par le succès, une entreprise contre leurs baleiniers était assurée de porter aux Hollandais un coup sensible. On chargea du Guay-Trouin de cette expédition. On lui confia les trois vaisseaux du roi *l'Eclatant*, 58 canons, qu'il monta, puis le *Furieux* et le *Bienvenu*, portant respectivement 56 et 30 canons (357). Il s'adjoignit, de plus, deux corsaires de Saint-Malo, auxquels le ministre promit d'accorder « toutes les facilités qui dépendraient de lui (358) », le *Murinet*, 300 tonneaux, 32 canons et 350 hommes d'équipage, armé par de la Motte-Daniel, qui en donna le commandement à son fils, Dujardais-Daniel, et le *Natal*, 300 tonneaux, armé par Natale Stefanini et commandé par René Fouquet de la Fontaine (359).

Partis de Saint-Malo le 20 mai 1703 (360), ils devaient retrouver sur le cap Clear la division de Roucy : le *Sérieux*, l'*Alcyon* et la *Nymphe* (361), mais n'ayant pas été prêts en temps voulu, ces trois vaisseaux ne rallièrent point (362). Avec les cinq dont il disposait, du Guay-Trouin se dirigea alors sur le Spitzberg, lieu de rendez-vous des baleiniers hollandais. Chemin faisant, à la hauteur des Orcades (363), il se fourvoie, trompé par la brume, au milieu de quinze

(355) LA RONCIÈRE, *o. c.*, t. VI, p. 272.

(356) NOINTEL, *op. cit.*

(357) *Vie de M. du Guay-Trouin*, écrite de sa main. Ed. H. Malo, p. 110.

(358) Arch. nat., Marine, B<sup>2</sup> 161, fol. 427.

(359) Arch. d'I.-et-V., Saint-Malo, C<sup>4</sup> 272, fol. 39 v<sup>o</sup> et 40 v<sup>o</sup>.

(360) Arch. nat., Amirauté, Registre des jugements du Conseil des prises, G<sup>5</sup> 236. Du Guay-Trouin dit : « Brest ».

(361) LA RONCIÈRE, *o. c.*, t. VI, p. 425, note 4.

(362) Extrait du rapport de du Guay-Trouin, Arch. du Ministère de la Marine, cité par Cunat, *op. cit.*, p. 195.

(363) *Vie de M. du Guay-Trouin*, p. 110.

vaisseaux de guerre hollandais. « Nous mêmes sans balancer toutes nos voiles au vent afin de les éviter, écrit du Guay-Trouin (364). Malgré la marche inférieure du *Bienvenu* et du *Furieux*, la petite escadre réussit à leur échapper ; elle gagne les côtes du Spitzberg, où une quarantaine de vaisseaux hollandais furent pris, rançonnés ou brûlés (365). Malheureusement, la brume, encore, permit à un grand nombre de s'échapper (366). Les autres prirent avec du Guay-Trouin le chemin du retour, mais le mauvais temps qui les assaillit en route permit à huit d'entre eux de recouvrer leur liberté.

Cunat, sur la foi du rapport du capitaine Dujardais, pense que ces prises furent conduites au Port-Louis. Il est, sur ce point, en contradiction avec les *Mémoires*, d'après lesquels elles auraient été conduites à Nantes. Le rapport de du Guay-Trouin, fourni pour le jugement des prises, mentionne que 10 furent envoyées à Nantes, 3 au Port-Louis (367). En outre, Hocquart, commissaire de marine à Nantes, rend compte de l'arrivée dans la rivière de Nantes de 10 prises faites par du Guay-Trouin (368).

Ces prises étaient chargées, pour la plupart, de fanons, de lard et huile de baleine, de dents de morse (369). Deux portaient du blé et du bois de campêche (370).

Nous ne pouvons entrer dans le détail de toutes les campagnes faites par du Guay-Trouin ; elles ont été racontées, d'ailleurs, par tous les historiens qui se sont occupés du célèbre corsaire. Nous ne parlerons que pour mémoire de la campagne faite en compagnie de Forbin, en octobre 1707, car ce fut une expédition purement militaire : il s'agissait de couper la route à un convoi de troupes à destination du Portugal, envoyé par les Anglais à l'archiduc Charles d'Autriche, qui disputait à Philippe V la couronne d'Espagne. Nous n'avons pas voulu, cepen-

(364) *Ib.*, p. 111.

(365) *Ib.*, p. 112.

(366) *Ib.*

(367) Arch. nat., Amirauté et Conseil des prises, G<sup>5</sup> 236.

(368) Arch. nat., Marine, B<sup>3</sup> 120, fol. 672.

(369) Arch. nat., Amirauté et Conseil des prises, G<sup>5</sup> 236.

(370) Arch. nat., Marine, B<sup>3</sup> 120, fol. 672.

dant, la passer sous silence, car « l'action est de celles que la postérité ne peut oublier (371) ».

En effet, avec cinq vaisseaux (car on ne peut tenir compte du rôle insignifiant de Forbin) dont le plus fort ne dépassait pas 69 canons (372), du Guay-Trouin triompha de cinq vaisseaux anglais parmi lesquels se trouvaient de magnifiques unités comme le *Cumberland* et le *Devonshire* de 80 canons, le *Royal Oak*, de 76, importante flotte toute chargée de troupes et de munitions pour le Portugal (373). Par ce coup, toute la relève et la remonte de l'armée anglaise en Portugal était anéantie.

Le Malouin ne s'arrêta pas sur cet exploit, qui n'avait pas suffi à lui faire obtenir les lettres de noblesse qu'il ambitionnait. Il élaborait un nouveau plan. « C'était d'aller attendre sur les îles des Açores la riche et nombreuse flotte du Brésil (374). Il s'agissait bien, cette fois, d'une opération de course.

L'entreprise fut préparée dans le plus grand secret (375). Sous la direction de Luc Trouin de la Barbinais (376), on arma une escadre, formée de huit vaisseaux du roi, auxquels se joignirent la *Catherine* et le *François Desmarets*, corsaires de Saint-Malo (377). Duguay-Trouin établit sa croisière sur les Açores. Averti de l'approche du convoi, il ne doutait point qu'il ne fallût aller aussitôt attaquer les vaisseaux qui l'escortaient, mais, à sa consternation, les capitaines des autres vaisseaux, réunis en conseil de guerre, ne jugèrent pas à propos de se ranger à cet avis. L'un d'eux, dit-on, aurait eu de gros intérêts dans l'armement de du Guay-Trouin et peu désireux de les risquer dans un combat contre des navires de guerre, il aurait emporté l'avis de tous les officiers (378) ; lorsque du Guay-Trouin parvint à les faire revenir sur une résolution aussi néfaste, il était trop tard ; le convoi avait passé (379).

(371) Cité par La Roncière, *o. c.*, t. VI, p. 454.

(372) *Ib.*, p. 450.

(373) *Vie de du Guay-Trouin*, p. 161.

(374) *Ib.*, p. 173.

(375) *Ib.*

(376) CUNAT, *op. cit.*, p. 217.

(377) *Vie de M. du Guay-Trouin*, p. 174-175.

(378) CUNAT, *op. cit.*, p. 218.

(379) *Vie de M. du Guay-Trouin*, p. 178.

L'échec de cette expédition coûta aux Trouin « la meilleure part de leur médiocre fortune (380) » et, de long-temps, ils ne purent remettre en mer des flottes aussi importantes.

\*  
\*\*

L'affaire de 1707 avait mis à jour les dispositions hostiles du Portugal vis-à-vis de la France et de l'Espagne (381) ; « ses côtes servaient d'entrepôts au débarquement des troupes étrangères, vivres et munitions (382). »

Déjà, en 1710, une petite expédition, commandée par le capitaine de vaisseau du Clerc, dirigée sur Rio-de-Janeiro, importante colonie portugaise, avait tenté de s'emparer de la ville. Mais la disproportion entre les moyens mis en œuvre, cinq vaisseaux du roi et 800 soldats de débarquement, et l'objectif envisagé : la conquête d'un des plus puissants établissements du Brésil, ne pouvait conduire qu'à un échec. Accablé sous le nombre, Du Clerc avait dû se rendre. Il était mort après quelques mois de la plus dure captivité, assassiné, dit-on, dans sa prison, et les nouvelles qui parvenaient des survivants les montraient en butte aux cruautés de leurs vainqueurs.

« Toutes ces circonstances, écrit Du Guay-Trouin (383), jointes à un butin immense, et surtout à l'honneur qu'on pouvait acquérir dans une entreprise aussi difficile, me firent naître l'envie d'aller porter les armes du roi dans ces climats éloignés, et d'aller punir l'inhumanité des Portugais par la destruction de cette colonie florissante. »

Il fit appel à trois de ses plus généreux commanditaires, M. de Coulanges, MM. de Beauvais-Le Fer et de La Saudre-Le Fer. Ceux-ci s'adjoignirent trois autres riches négociants de Saint-Malo, ce qui, avec Luc Trouin de la Barbinais, portait à sept le nombre des directeurs de l'armement envisagé. Les frais étaient estimés à 1.200.000 livres.

(380) *Ib.*, p. 182.

(381) Depuis le traité de Methuen (1705), il avait définitivement rompu avec l'alliance française.

(382) POULAIN, *o. c.*, p. 110, note 1.

(383) *Vie de M. du Guay-Trouin*, p. 194.

Lui-même vint à Versailles ; il obtint, non sans peine, du ministre, le prêt des vaisseaux et des troupes de Sa Majesté ; l'Amiral lui-même ne dédaigna pas de s'intéresser dans l'armement (384).

Celui-ci fut conduit avec le plus grand secret. Afin de ne pas donner l'éveil par des armements massifs, on dispersa les vaisseaux dans différents ports (385), et, pour détourner plus complètement les soupçons, Pontchartrain écrivit à l'intendant Robert une « lettre ostentive » pour mettre au compte du service du roi d'Espagne l'armement de ces vaisseaux ; il l'autorisa même à « débiter les discours (386) » les plus capables de faire croire à ce prétexte.

Malgré la pénurie d'hommes et d'argent, rien ne fut épargné pour assurer le succès de l'entreprise. Pour ce qui est des premiers, on décréta la fermeture des ports de Bretagne, « afin que les commissaires n'aient aucun motif pour se dispenser de fournir le nombre de bons officiers mariniens et matelots qui leur sera demandé (387) ». On leva 2.000 soldats, encore que Pontchartrain jugeât ce nombre insuffisant (388). Enfin, l'on pourvut de brevets de capitaine de frégate de nombreux particuliers « en faveur des sommes considérables qu'ils fournissent (389) », disait Pontchartrain.

Parmi les Malouins, ceux qui furent l'objet de cette distinction étaient la Moinerie-Miniac, promu au commandement du *Fidèle* (390), et La Citté-Danycan, qui devait monter le *Mars* (391).

Pour le côté financier de l'expédition, il semble que ce fut le roi qui fit les plus gros sacrifices : il n'alla point jusqu'à abandonner son 1/5, mais il consentit à « ne le lever que sur les profits clairs, et après que les armateurs se seront remboursés de toutes les dépenses qu'ils auront

(384) *Vie de M. du Guay-Trouin*, p. 195.

(385) *Ib.* Le *Lys*, le *Magnanime*, le *Brillant*, l'*Achille*, le *Glorieux*, l'*Argonaute*, l'*Amazonne*, la *Bellone*, l'*Astrée*, la *Concorde* furent armés à Brest, la *Fidèle* et l'*Aigle* à Saint-Malo, le *Mars* à Dunkerque.

(386) A Robert, 18 mars 1711. Arch. nat., Marine, B<sup>2</sup> 226, fol. 1108.

(387) Arch. nat., Marine, B<sup>2</sup> 226, fol. 1109.

(388) *Ib.*, fol. 1105.

(389) *Ibid.*

(390) Arch. nat., Marine, B<sup>2</sup> 226, fol. 1111.

(391) *Ib.*, fol. 1141.

faites (392) ». Il exempta de tous droits les effets des prises que l'on ferait sur l'ennemi, sauf sur les tabacs et les toiles peintes (393). Enfin, l'amiral fit « l'avance de la somme de 75.000 livres pour payer trois mois d'avances aux troupes (394) » qui devaient s'embarquer, les trésoriers ayant déjà bien de la peine à fournir aux soldats le prêt mensuel (395). Les matelots recevaient des armateurs les mêmes gages que s'ils avaient servi sur les vaisseaux du roi (396).

« Les soins et les mouvements » que se donnèrent du Guay-Trouin et son frère furent « si vifs et si bien ménagés » qu'au bout de deux mois, tout fut prêt (397). Le 3 juin 1711, du Guay-Trouin quittait Brest. Il était temps : deux jours après, les Anglais, avertis du projet, apparaissaient dans l'Iroise, espérant le bloquer dans le port (398). Pendant ce temps, il gagnait La Rochelle, d'où il appareillait le 9, avec toute son escadre (399).

Après une traversée quelque peu troublée par le temps (400), l'escadre approche de Rio-de-Janeiro. La nuit qui tombe, la brume, le mauvais temps n'arrêtent pas le capitaine. Il importe de ne pas perdre une minute. Du Guay-Trouin fait forcer de voiles à toute l'escadre ; au petit jour, elle a devant elle l'ouverture de la baie. Le chevalier de Courserac, qui la connaît, prend la tête avec le *Magnanime* ; l'étrave dans son sillage, le *Brillant*, puis l'*Achille* suivent ; du Guay-Trouin ne vient qu'après, étant ainsi plus à portée des deux extrémités de sa ligne de vaisseaux. Ceux-ci, malgré la canonnade qui commence dans les forts, suivent imperturbablement la route tracée par le *Magnanime* (401).

En avant du port, quatre vaisseaux de guerre, trois fré-

(392) *Ib.*, fol. 1104.

(393) *Ib.*, fol. 1113.

(394) *Ib.*, fol. 1158.

(395) *Ib.*, fol. 1105.

(396) *Ib.*, fol. 1109.

(397) *Vie de M. du Guay-Trouin*, p. 178.

(398) Clairambault. Arch. nat., Marine, B3 197, fol. 331 v°.

(399) Chamilly, Arch. nat., Marine, B2 203, fol. 89.

(400) *Relation...*, par du Guay-Trouin, p. 10.

(401) *Ib.*

gates attendent les assaillants. A leur tête est Gaspar de la Coste, que le roi de Portugal a envoyé tout exprès (402).

Car du Guay-Trouin est attendu : un paquebot d'Angleterre a apporté la nouvelle qu'une escadre française est en route (403) ; fiévreusement, les Portugais ont fait des préparatifs de défense, si rapidement menés que lorsque du Guay-Trouin se trouve en présence de la ville, il lui faut constater « que jamais país n'a été si retranché... il n'y a pas un seul endroit où les Portugais ayant cru que l'on pouvait faire descente où ils n'ayent remué la terre et mis du canon (404) ».

La ville s'annonce imprenable. Et, en effet, malgré plusieurs assauts répétés, il n'y a pas d'espoir d'en venir à bout. Voyant qu'il consomme là inutilement du temps, des munitions et un grand nombre d'hommes, du Guay-Trouin n'a pas d'autre moyen de servir » les intérêts du roi et ceux des armateurs que d'obtenir une contribution pour le rachat de la ville ».

Jointe au produit de deux vaisseaux envoyés à la mer du Sud, l'expédition rapporta aux intéressés 92 % (405).

## CONCLUSION

Que conclure, maintenant, de ce que nous savons ? En l'absence de chiffres précis, dont le témoignage serait irrécusable, ne pouvons-nous tirer au moins des présomptions sur l'utilité de la guerre de course ? A qui la course a-t-elle porté profit ? Aux armateurs ? A l'Etat ?

Pour ce qui est des premiers, parmi les 29 comptes de liquidation de prises que possède le dépôt de Saint-Malo pour l'année 1707, nous en avons relevé 13 qui dépassent 10.000 livres de produit net. Tous les autres sont de beaucoup au-dessous ; la plupart même oscillent entre 1.500 à 3.000 livres seulement. Nous n'avons malheureusement aucun compte d'armement à mettre en regard ;

(402) *Ib.*, p. 11.

(403) *Relation...*, par du Guay-Trouin, p. 13.

(404) *Ib.*, p. 12.

(405) CUNAT, *o. c.*, p. 236.



mais nous possédons le compte des avances faites par les armateurs pour la construction du *Superbe*, de 56 canons. Pour l'achat des marchandises et la « façon d'ouvrage », la dépense se monte à 43.792 l. 12 s. 3 d. Dans cette somme, ne sont compris ni l'achat des vivres pour l'équipage, ni surtout les avances qu'il est d'usage de lui verser. Parmi les prises que nous avons relevées comme ayant donné un produit plus particulièrement intéressant, quatre seulement auraient permis aux armateurs de rentrer dans leurs mises de fonds : l'*Amirauté*, de Londres, pris par le *François-Auguste*, qui rapporta à Servan Bosquet, armateur, 53.586 l. 15 s. 4d. ; le *Jeune Léonard*, dont Louis Maugeis retira 67.624 l. 12 s. 2 d. ; la *Bonne Aventure*, enfin et la *Gallaire*, prise du *Marquis de Thianges*, qui atteignent respectivement 56.285 l. 2 s. 6 d. et 76.606 l. 2 s. 3 d.

L'on pourra dire que parmi les corsaires, bien peu atteignaient 56 canons. C'est exact, mais, par un calcul très simple, on peut établir le prix de revient approximatif d'un navire de 20 canons, moyenne assez courante pour un corsaire et on peut l'estimer à environ 15.500 livres, au bas mot. Combien faudra-t-il de ces prises de 2 à 3.000 livres, qui sont les plus fréquentes, pour permettre aux armateurs de rentrer dans leurs frais ?

Il faut aussi envisager le cas où le corsaire rentre sans avoir rien fait, ou de « méchantes prises » sans nul profit. Les dépenses de l'armement sont alors en pure perte et l'on est témoin de débâcles financières comme celle où fut engloutie la fortune des Trouin.

Enfin, ce à quoi l'on ne songe pas assez, c'est à mettre en regard des navires ennemis capturés par les Français, les prises faites par nos adversaires et forcément au détriment de nos corsaires, puisque depuis la Hougue, la marine royale n'est plus qu'une ombre. L'examen des registres de Saint-Malo nous a laissé cette impression très nette qu'à partir de 1694, au plus tard, il tomba aux mains des ennemis un nombre considérable de corsaires malouins, impression dont nous avons d'ailleurs trouvé la confirmation tant dans les lettres des ministres que dans celles des commissaires.

Il est indubitable, pourtant, qu'il y ait eu des campagnes heureuses : pour ne citer que celle de Rio-de-Janeiro (406), elle aurait rapporté aux intéressés 92 % (407), mais, pour être exact, il convient de mentionner que dans le profit total est compris le produit des chargements de la *Notre-Dame de l'Incarnation* et de la *Conception*, envoyés à la mer du Sud (408). Et pourtant, on est frappé de constater combien rarement, dans leur correspondance, même en pleine guerre de Succession d'Espagne, les commissaires signalent l'entrée au port de quelque riche capture, alors qu'ils s'étendent avec tant de complaisance sur les profits de la mer du Sud.

Et comment ne pas se l'expliquer ? Qu'est la plus belle des prises que nous signalions tout à l'heure à côté de ces opulentes cargaisons qui atteignent 6 à 7 millions (409) ? Nous ne nous étendrons pas à nouveau sur cette question, mais force nous est de penser que la course ne tint pas, dans le développement de la richesse de Saint-Malo la place qu'on a cru. Si nous suivons l'activité de Noël Danyean de l'Épine, nous le voyons armer pour la course, mais nous constatons aussi que « le plus important négociant malouin » ne fut pas le plus gros armateur (410), tandis qu'au contraire, il n'est pas de branche du commerce où il ne se soit exercé.

Enfin, en présence des fréquentes demandes présentées par les armateurs pour obtenir des exemptions de droits, des mesures de faveur en vue de faciliter la course (411), il faut bien penser qu'on ne la trouvait pas, telle quelle, assez rémunératrice. Fréquemment, d'ailleurs, les armateurs cherchent à lui adjoindre une autre source de profits : « Après plusieurs conférences avec ceux de nos négociants les plus portés pour la course, écrit M. de

(406) C'est, d'ailleurs, bien plus une opération de guerre : la prise d'une ville qui se rachète par une rançon. DU GUAY-TROUIN, *Relation*, p. 12.

(407) CUNAT, *op. cit.*, p. 236.

(408) *Ib.*

(409) Clairambault, 1<sup>er</sup> juin 1705, B<sup>3</sup> 129, fol. 265. Lempereur, 26 juillet 1707, B<sup>3</sup> 145, fol. 218.

(410) Voir tableaux des armements.

(411) Mémoire des commerçants de Saint-Malo pour favoriser la course ; 1688. Arch. nat., Marine, B<sup>3</sup> 57, fol. 320.

Lusançay, il n'y en a eu aucun qui ait creu qu'elle pût estre avantageuse dans ces mers ci (412). » Ils proposent d'aller faire la course dans les Indes Orientales et d'en rapporter quelque riche cargaison.

Ainsi, tout ce que l'on peut dire, c'est que « la course enrichit ou contribua à enrichir les gros fabricants ou marchands de fournitures pour la construction de bateaux corsaires ; à enrichir aussi un certain nombre d'armateurs et autres forts actionnaires ; mais sûrement pas la majorité, car il est de tradition, dans les ports qui firent l'armement corsaire, à l'étranger comme chez nous, que beaucoup de ces gens-là y furent « très échaudés » ou même s'y ruinèrent (413) ».

Est-il permis de penser que la course eut une meilleure influence en ce qui concerne le bien général de l'Etat ?

En faisant de la course une entreprise d'Etat, Pontchartrain visait bien moins un but d'enrichissement que des fins politiques (414). Il se flattait que, réduits aux abois par les coups répétés portés à leur commerce, les ennemis en viendraient rapidement à demander la paix. Il est incontestable que nos corsaires causèrent à l'ennemi des pertes sensibles : « Les Français, dit Clark, enlevèrent une assez grande proportion des vaisseaux marchands de leurs ennemis pour causer de grandes alarmes et des pertes importantes parmi les marchands et les financiers, et pour menacer et quelque peu gêner l'importation et l'exportation des marchandises. » Considérant la période de la guerre de la Ligue d'Augsbourg, qui peut être tenue pour le point culminant de la guerre de course, un historien anglais écrit : « Nous avons souffert infiniment plus, non seulement que les Français... mais que dans aucune guerre antérieure : on ne peut contester que, tout considéré, notre trafic a subi de très graves pertes ; beaucoup de marchands ont été ruinés (415). » Et pourtant, ces faits, que nos adversaires ne songent pas un instant à contester, ne les incitèrent jamais à demander la paix. S'ils se résolurent

(412) Lettre de Lusançay, 1<sup>er</sup> nov. 1707. Arch. nat., Marine, B3 146. fol. 296.

(413) VIGNOLS, *La Course...*, p. 29.

(414) TRAMOND, *Manuel*, p. 281.

(415) TRAMOND, *op. cit.*, p. 289.

à en accepter l'idée, ce ne fut qu'au moment où la concentration dans la Manche de ce qui restait de nos escadres de guerre leur fit craindre, à la mort de la reine Marie (1695), la répétition de la tentative de 1692 (416).

On ne peut méconnaître, pourtant, l'influence des considérations économiques sur la conclusion de la paix. Les ressources économiques étaient à bout (417). Mais, contrairement à ce qu'avait espéré Pontchartrain, ce n'était pas seulement du côté de l'Angleterre qu'étaient les ruines et les ravages. Même, s'il faut en croire Clark, « des trois nations (Angleterre, Hollande, France) c'est la France qui, en proportion de son commerce maritime, a le plus gravement souffert (418) ».

Ce qui est vrai pour la guerre de la Ligue d'Augsbourg l'est à plus forte raison pour celle de la Succession d'Espagne. Moins que jamais, les idées de Vauban, qui préconisait la course appuyée par des escadres, furent appliquées, dans l'état où fut laissée la marine après la Hougue. Il faut bien constater, d'ailleurs, qu'à ce moment déjà, ce n'est plus la belle marine de Richelieu et de Colbert. A d'imperceptibles signes, on y sent la décadence prochaine. Pontchartrain n'est au pouvoir que depuis deux ans, et déjà son défaitisme s'infiltré. Puis, l'âge, les hasards des combats, ont éclairci les rangs des officiers du temps de Colbert. Il y a trop, dans les grades inférieurs, tout au moins, de ces « volontaires dorés de Paris », trop de ces gardes de la Marine qui, dit Du Guay, « quand je leur parlay de convenir de quelques signaux pour régler les ordres de mouillage, de marche ou de relasche en cas d'ennemis ou de mauvais tems, et autres choses de cette nature indispensables à une bonne navigation, me dirent qu'ils n'entendoient pas cela (419) ».

Comment, dès lors, les corsaires auraient-ils pratiqué autre chose qu'une guerre de combats singuliers ?

Car c'est à cela, en définitive, que se réduisirent leurs opérations. Il est inexact de considérer du Guay-Trouin

(416) *Ib.*, p. 295.

(417) CLARK, p. 139.

(418) CLARK, *op. cit.*, p. 62.

(419) Du Guay, 25 mai 1692. Arch. nat., Marine, B3 68, fol. 490.

comme le type achevé du corsaire ; il est bien plus voisin de celui d'un officier de la marine de guerre. Pourvu depuis mars 1697 d'un brevet de capitaine de frégate légère, montant presque toujours un vaisseau du roi, bien équipé, bien armé, s'il s'attaqua souvent aux navires de commerce, il ne redouta jamais les vaisseaux de guerre ennemis. Sauf peut-être aux tout premiers débuts de sa carrière, il ne combattit jamais seul, mais eut toujours avec lui une escadre plus ou moins nombreuse, où figurèrent souvent des corsaires, mais aussi souvent, au moins, et en aussi grand nombre, des vaisseaux du roi. Sans doute, il n'eut jamais les belles flottes de 80 ou 100 bâtiments que Tourville promenait dans la Manche, mais ses escadres de 8 ou 10 vaisseaux, véritables croiseurs de guerre, n'ont rien de commun avec ces paisibles navires marchands que les circonstances et quelques canons avaient faits des bâtiments de guerre.

Comment s'étonner, dès lors, que la course ainsi conduite n'ait pas amené chez l'ennemi autre chose qu'une exaspération croissante contre nos corsaires et que le désir lui soit venu d'anéantir les villes d'où ils partaient en masse, les « nids de corsaires » : témoin, les deux tentatives de destruction de Saint-Malo en 1693 et 1695 ? On eut beau, par les mesures de réglementation que nous avons essayé d'exposer, tenter de faire de la course un mode d'hostilités régulier, il n'en demeura pas moins qu'elle frappait les non-combattants aussi bien que les combattants. D'où l'impopularité qui l'atteindra peu à peu et finira par aboutir à sa suppression officielle en 1856.

En résumé, ce qu'on peut dire de la guerre de course, même à son apogée, c'est qu'elle fit, certes, du tort à l'ennemi, mais que ce tort ne fut pas sans se retourner parfois contre le pays même qui la pratiquait, et que si l'on en avait attendu une répercussion décisive sur la politique, elle avait véritablement manqué son but. Même au point de vue économique, « la guerre de course ne paya pas ses dépenses (420) ».

Anne MOREL

---

(420) CLARK, *op. cit.*, p. 128.

## SOURCES MANUSCRITES

### A. — AUX ARCHIVES NATIONALES

#### 1° *Amirauté et Conseil des Prises*

- G<sup>5</sup> 6\* Compte des finances provenant de la vente des offices. 1698.
- G<sup>5</sup> 7\* Ampliations des reçus délivrés aux commis principaux des recettes des droits de l'amiral par M. Cossin, commis à la recette des droits appartenant à l'amiral, et pièces annexes, 1689-1690.
- G<sup>5</sup> 8\* Greffes de l'Amirauté de Bretagne.
- G<sup>5</sup> 211\* Prises.
- G<sup>5</sup> 214\* Amendes et confiscations pour cause maritime, confiscation et main levée sur des prises. 1672-1707.
- G<sup>5</sup> 215\* Registre contenant les délibérations prises au Conseil du comte de Toulouse, amiral de France, 1638-1698.
- G<sup>5</sup> 216\* Registre des délibérations du Conseil de S.A.S. Amirauté. 1699-1703.
- G<sup>5</sup> 217\* Dispositif des arrêts du Conseil des prises. 1695-1701.
- G<sup>5</sup> 221\* à G<sup>5</sup> 243\* Registres des jugements du Conseil des Prises, mars 1695 à janvier 1707.

#### 2° *Marine*

- B<sup>2</sup> Lettres du ministre au commissaire aux classes de Saint-Malo.
- B<sup>3</sup> Lettres du commissaire aux classes de Saint-Malo au ministre.
- C<sup>4</sup> 229 Documents divers sur la charge d'amiral et les amirautés, 1691-1696.

### B. — A SAINT-MALO : FONDS DE L'AMIRAUTÉ (1)

- 1° Registres d'enregistrement des congés et commissions de navires. C<sup>4</sup> 219 à 234 ; 6 septembre 1688 au 18 avril 1698.
- 2° Registres d'enregistrement des rapports des capitaines du commerce et corsaires. C<sup>4</sup> 295 à 304 : 17 août 1697 au 21 mars 1695.

(1) Actuellement déposé aux Archives départementales, à Rennes.

- 3° Registres d'enregistrement des commissions de corsaires. C<sup>4</sup> 272 à 276 ; 22 mai 1702 au 11 août 1714.
- 4° Registres d'enregistrement des rapports des capitaines corsaires. C<sup>4</sup> 36 à 369 ; 12 juin 1702 au 30 juillet 1714.
- 5° Prises : F<sup>2</sup> 1 à 7. Reg. d'enreg. des jugements du Conseil des prises et rançons du 7 mai 1695 au 10 juillet 1697.
- 6° Prises : F<sup>2</sup> 19 à 43 ; octobre 1688 à août 1713 : liasses de procédure.

#### SOURCES IMPRIMÉES

- AVAUX (Jean-Antoine de Mesmes, comte d'). — *Recueil de ses négociations en Irlande en 1689-1690*, p. p. Hamilton Gordon, 1858, in-8°.
- BOISLISLE (Arthur de). — *Correspondance des Contrôleurs généraux des finances avec les Intendants des provinces*. Paris, 1874, 3 vol. in-4°.
- Le Bombardement et la machine infernale des Anglais contre Saint-Malo en 1696* (Récits contemporains en vers et en prose). Nantes, 1885, in-8° (Bibliophiles bretons).
- DUGUAY-TROUIN (René). — *Relation de l'expédition de Rio-de-Janeiro par une escadre de vaisseaux du roi que commandait M. Duguay-Trouin en 1711*. Paris, 1715, in-4°.
- *Vie de M. Duguay-Trouin, écrite de sa main. Nouvelle édition contenant les passages inédits des manuscrits de la Bibliothèque... de Saint-Malo... avec notes*, par Henri Malo. Paris, 1922, in-8°.
- LAUZUN. — *Ses rapports sur les affaires d'Irlande*, dans Eugène Sue : *Histoire de la Marine Française*, t. IV, p. 332.
- Correspondance du maréchal de Bellefonds avec M. de Pontchartrain au moment du désastre de la Hougue*. p. p. Le Cacheux, dans : *Mélanges de la Société des Antiquaires de Normandie*, 7<sup>e</sup> série, t. 10, p. 131-194.
- LETACONNOUX (J.). — *Les relations du pouvoir central et de la province de Bretagne dans la seconde moitié du règne de Louis XIV*. Tome XIV des *Archives de Bretagne*. p. p. la Société des Bibliophiles bretons et de l'histoire de Bretagne, 1907, in-4°.
- RICOUART. — *Rapport sur l'expédition de Rio-de-Janeiro*, p. p. Lecestre, éd. des *Mémoires de Saint-Hilaire*, t. VI, append. I, p. 136-163.
- VAUBAN. — *Mémoire concernant la caprerie, la course et les*

*privilèges dont elle a besoin*, publ. 1842 dans : *Oisivetés*, t. IV, p. 157-186, in-8°.

### BIBLIOGRAPHIE

- ARGENTRÉ (Bertrand d.). — *L'Histoire de Bretagne, des roys, ducs, comtes et princes d'icelle, depuis l'an 383 jusques au temps de Madame Anne...* Paris, 1618, in-4°.
- BOISLISLE (A. de). — *M. de Bonrepaus, la Marine et le désastre de la Hougue*, dans : *Annuaire-Bulletin de la Société de l'histoire de France*, t. XIV (1877).
- BOURDE DE LA ROGERIE (H.). — *Les Bretons aux îles de France et de Bourbon (Maurice et la Réunion) au 17<sup>e</sup> et au 18<sup>e</sup> siècle*. Rennes, 1934, in-8°. (Extrait des *Mémoires de la Société d'Histoire et d'Archéologie de Bretagne*, t. XII, XIII et XIV, 1931-1933.)
- *La Guerre de course sur les côtes de Cornouaille de 1690 à 1697*. — Extrait des *Mémoires de la Société d'Histoire et d'Archéologie de Bretagne*, t. XVII (1936), p. 171 à 202.
- *Origine et Organisation des sièges d'Amirauté établis en Bretagne*. Extrait du *Bulletin de la Société archéologique du Finistère*, t. XXIX (1902), p. 223-250.
- *Introduction à l'inventaire sommaire des Archives départementales du Finistère*. Série B, Amirauté de Morlaix, Quimper, 1902, in-4°.
- BROMLEY (J. S.). — *The Channel Island Privateers in the war of the Spanish succession*. Guernesey, Société Guernesaise, 1949, in-8°.
- CASTEX (Lieutenant de vaisseau). — *L'envers de la guerre de course*. Paris, 1911, in-8°.
- CHARLIAT (I.). — *Trois siècles d'économie maritime*. Paris, 1931, in-8°.
- CLARK (G. N.). — *The Dutch Alliance and the War against the French trade, 1688-1697*. Manchester, 1923, in-8°.
- CORRE (D<sup>r</sup> A.). — *Armateurs et marins bretons d'autrefois*. Vannes, 1897, in-8°.
- CUNAT (Ch.). — *Saint-Malo illustré par ses marins*. Rennes, 1857, in-8°.
- DAHLGREN (E. W.). — *Le comte Jérôme de Pontchartrain et les armateurs de Saint-Malo (1712-1715)*, dans *Revue Historique*, t. 88 (1905), p. 225-263.



- *Les Relations commerciales et maritimes entre la France et les côtes de l'Océan Pacifique. Tome I<sup>er</sup> : Le commerce de la mer du Sud jusqu'à la paix d'Utrecht.* Paris, 1909, in-8°.
- DEDIEU (J.). — *Le rôle politique des protestants français (1685-1715)*, Paris, 1920, in-8°.
- DU CREST DE VILLENEUVE. — *Essai historique sur la défense des privilèges de la Bretagne en matière d'Amirauté, depuis son union à la France jusqu'à l'ordonnance de 1681*, dans : *Bulletin de l'Association Bretonne*, 3<sup>e</sup> série, t. XVI.
- DUMAS (A.). — *Le Conseil des prises sous l'ancien Régime*, dans : *Nouvelle Revue historique de droit français et étranger*, t. XXIX (1905), p. 317 à 377, 477 à 522, 613 à 678.
- DUPONT (Etienne). — *Les Corsaires chez eux* (s. d.) in-12.  
— *Le Vieux Saint-Malo* (1928), in-12.
- DURAND (René). — *Louis XIV et Jacques II à la veille de la révolution de 1688*, dans : *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, t. X (1928), p. 28-44, 111-122 et 162-204.
- FRÉVILLE (H.). — *L'Intendance de Bretagne (1689-1790)*. Rennes, 1953, 3 vol. in-8°.
- GERARD (Albert). — *Le Commerce français à Séville et à Cadix au temps des Habsbourgs, contribution à l'étude du commerce étranger en Espagne aux XVI<sup>e</sup> et XVII<sup>e</sup> siècles.* Bordeaux, 1932, in-8°.
- GOURON (M.). — *L'Amirauté de Guyenne, depuis le premier amiral anglais en Guyenne jusqu'à la Révolution.* Paris, 1938, in-8°.
- HARISSE (Henry). — *Découverte et évolution cartographique de Terre-Neuve et des pays circonvoisins.* Paris, 1900, in-4°.
- LA BORDERIE (Le Moyne de). — *Armements maritimes des Malouins au XVI<sup>e</sup> siècle*, dans : *Mémoires de la Société archéologique d'Ille-et-Vilaine*, t. IV (1866), p. 298-315.
- LACOUR-GAYET. — *La Marine militaire de la France sous les règnes de Louis XIII et Louis XIV.* Paris, 1811, in-8°.
- LA NICOLLIÈRE-TEJEIRO (S. de). — *La Marine bretonne aux XV<sup>e</sup> et XVI<sup>e</sup> siècles.* Nantes, 1887, in-8°.
- LA RONCIÈRE (Ch. de). — *Histoire de la Marine française.* Paris, 1899-1920, 6 vol. in-8°.  
— *Notre première tentative de colonisation au Canada* dans : *Bibliothèque de l'École des Chartes*, t. LXXIII (1912), p. 283-300.  
— *Les Précurseurs de la Compagnie des Indes orientales,*

- la politique coloniale des Malouins*. Paris, 1913, in-8°.
- *La Question de Terre-Neuve : les droits indiscutables de la France, d'après des documents inédits*. Extrait du *Correspondant* (1904), in-8°, 36 p.
- LESORT (A.). — *Les transactions d'un négociant malouin (Luc Magon) avec l'Amérique espagnole (1719-1721)* dans : *Revue de l'histoire des colonies françaises*, t. XI (1921).
- LE NEPVOU DE CARFORT (C<sup>te</sup> Henry-Emile). — *Histoire de Duguay-Trouin : le corsaire*. Paris, 1922, in-8°.
- MALO (Henri). — *Les Corsaires dunkerquois et Jean Bart*. Paris, 1912-1913, in-8°.
- *La grande guerre des corsaires. Dunkerque*. Paris, 1925, in-16°.
- *Corsaires et flibustiers*. Paris, 1932, in-16.
- MASSON (P.). — *Les Ports francs d'autrefois et d'aujourd'hui*. Paris, 1904, in-8°.
- POCQUET (Barthélemy). — *Histoire de Bretagne* [commencée par A. Le Moyné de La Borderie], t. V et VI, Rennes, 1913-1914.
- POULAIN (Abbé). — *Histoire de Duguay-Trouin et de Saint-Malo, la cité corsaire, d'après des documents inédits*. Paris, 1886, in-8°.
- PRAMPAIN (Ed). — *Saint-Malo historique*. Amiens, 1902, in-8°.
- ROBIDOU (Abbé F.). — *Les derniers corsaires malouins. La course sous la République et l'Empire, 1793-1814*. Rennes, 1919, in-8°.
- ROSENZWEIG (Louis). — *Office de l'Amiral de France, du XIII<sup>e</sup> au XVII<sup>e</sup> siècle*. Vannes, 1855, in-8°.
- SUE (Eugène). — *La Marine française sous Louis XIV*. Paris, 1836, 8 vol.
- SÉE (Henri). — *Le Commerce maritime de la Bretagne au XVIII<sup>e</sup> siècle (Mémoires et documents pour servir à l'histoire du commerce et de l'industrie en France, p. sous la direction de Julien Hayem, 9<sup>e</sup> série)*.
- THOMAS-LACROIX (P.). — *La Guerre de course dans les ports des amirautés de Vannes et de Lorient, 1744-1783*. Extr. des *Mémoires de la Société d'histoire et d'archéologie de Bretagne*. Tome XXVI, 1946.
- VALIN (René-Josué). — *Nouveau commentaire sur l'ordonnance de la Marine du mois d'août 1681*. La Rochelle, 1756, 2 vol., in-4°.
- VÉRON DE FORBONNAIS. — *Recherches et considérations sur les finances de la France, depuis l'année 1685 jusqu'à l'année 1721*. Bâle, 1758, 2 vol. in-4°.

- VIGNOLS (Léon). — *Les Améliorations anciennes du port de Saint-Malo, au XVIII<sup>e</sup> siècle*. Extr. des Annales de Bretagne, t. XL.
- *Le Commerce maritime et les aspects du capitalisme malouin à Saint-Malo de 1680 à 1792. Analyse d'une série de contrats types pour la constitution de sociétés pour l'armement de navires*, dans : *Revue d'histoire économique et sociale*, 1931, n° 1.
  - *La Course et les corsaires*, dans : *Bulletin de la Société des études historiques et géographiques de Bretagne*, t. III (1899).
  - *La Course maritime, ses conséquences économiques, sociales et internationales*. Extrait de la *Revue d'histoire économique et sociale*, 1927, n° 2.
  - *Description du fonds de l'Amirauté de Saint-Malo*, dans *Annales de Bretagne*, t. VII, p. 455-456.
  - *Naufrages et aventures d'un équipage malouin aux côtes sud-américaines*, dans : *Revue maritime et coloniale*, t. CXXIII (1894), p. 109-127.
  - et SÉE (Henri). — *Le Commerce malouin au Maroc (fin du XVII<sup>e</sup> siècle et début du XVIII<sup>e</sup>)* dans : *Annales de Bretagne*, t. XXXVII (1926), p. 366-376.
- WEBER. — *La Compagnie française des Indes, 1604-1875*. Paris, 1904, in-8°.

Les TABLEAUX D'ARMEMENT seront publiés dans le prochain volume.

Cet article a été publié avec le concours du CENTRE NATIONAL DE LA RECHERCHE SCIENTIFIQUE.