

LA GUERRE DE COURSE

dans les ports des Amirautés de Vannes et de Lorient
1744-1783

Pendant la période qui s'étend de la mort de Louis XIV à la Révolution¹, la France a soutenu trois guerres qui ont eu pour théâtre non seulement les champs de bataille de l'Europe, mais aussi la vaste étendue des océans, depuis les rivages de l'Amérique jusqu'au cœur de l'océan Indien. C'est en définitive sur mer que s'est débattue la partie décisive, aussi n'est-il pas superflu d'examiner quel rôle a pu jouer dans ces conflits l'intervention des corsaires français ou alliés et de mesurer l'importance économique de leur activité.

Le but du présent article est d'apporter une modeste contribution à cette étude en dressant, d'une part, l'inventaire des navires ennemis qui ont été amenés et vendus à Lorient, Vannes et Port-Louis pendant les hostilités et en précisant, d'autre part, le rôle joué par les commerçants de ces trois villes dans l'armement pour la guerre de course. Sur ce dernier point notre information s'avérera sans doute incomplète, car l'existence des corsaires n'est souvent attestée que par la liquidation de leurs prises; or, en dépit des règles édictées par l'ordonnance de 1681, les capitaines envoyaient souvent leurs captures dans des ports assez éloignés de leur lieu d'armement; il en résulte une grande difficulté pour saisir l'ensemble de leurs opérations et cet obstacle subsistera tant

1. Nous avons limité nos recherches à cette période, estimant que les guerres du règne de Louis XIV devaient être l'objet d'une étude particulière chevauchant le xvii^e et le xviii^e siècle.

que n'aura pas été établie la liste des prises liquidées dans chaque amirauté du royaume ².

Pour dresser la nomenclature des navires ennemis conduits par les corsaires dans les ports des amirautés de Vannes et de Lorient, nous avons utilisé, en premier lieu, les dossiers de procédure de ces juridictions conservés aux Archives départementales du Morbihan. Le fonds de la Compagnie des Indes, heureusement évacué avant la destruction de la préfecture maritime de Lorient, nous a fourni une abondante documentation sur le rôle joué par les vaisseaux de cette compagnie pendant la guerre de Sept ans. Aux Archives nationales, les jugements du Conseil des Prises (G⁵ 218-264) complètent les données des sources locales et la série B des Archives de la Marine offre un riche échantillonnage qui serait précieux pour connaître le milieu de vie des équipages et la conduite des opérations maritimes. Nous en avons peu tiré parti dans cette étude strictement consacrée à l'aspect économique de la guerre de course.

2. Ce travail n'est encore qu'ébauché pour la Bretagne. L'excellent *Inventaire sommaire des fonds des Amirautés de Morlaix et de Quimper* publié en 1902 par M. BOURDE DE LA ROGERIE, archiviste du Finistère, constitue une source très précieuse. Une publication un peu analogue a été entreprise pour l'*Amirauté de Brest*, mais elle est restée inachevée et l'ensemble du fonds de cette juridiction a été détruit par les bombardements aériens en 1941. Le *Répertoire numérique de l'Amirauté de Nantes* est trop succinct pour donner une idée de l'activité des corsaires. Nous avons cherché à éviter cet écueil en donnant un plus grand développement à notre *Répertoire des Amirautés de Vannes et Lorient* où figurent la liste des prises et le nom des corsaires qui s'en sont emparés.

PREMIÈRE PARTIE

LES TROIS PÉRIODES DE LA GUERRE DE COURSE

CHAPITRE PREMIER

Guerre de Succession d'Autriche (1744-1748)

La côte sud de la Bretagne est à la fois bien et mal placée pour la guerre de course. Bien placée parce que ses ports sont assez distants des bases ennemies, mais par contre trop éloignée des parages où passent les vaisseaux marchands anglais. C'est pourquoi les corsaires français s'arment et croisent généralement sur la côte nord, mais quand ils font des prises dans l'Atlantique ou au large du Finistère, ils les envoient de préférence dans les ports méridionaux de la Bretagne. La rade de Lorient recevra donc, avant tout, le butin conquis par les corsaires de la Manche.

I. — NAVIRES ARMÉS EN COURSE DANS LES PORTS DE L'AMIBAUTÉ DE VANNES

VANNES n'équipe, pendant la guerre de Succession d'Autriche, qu'un seul navire : l'*Hermine*.

L'armateur est un négociant versé dans le trafic maritime : Barthélemy Colas. Propriétaire du navire l'*Hermine*, il résolut d'en faire un corsaire en intéressant à l'affaire divers Vannetais dont son collègue Nicolas Daviers.

Le navire était de petite taille (35 t.); avait 8 canons et 10 pierriers; possédait un équipage de 70 hommes. Le commandement fut confié à Octavien Nouel de Lagrée qui était assisté de 12 officiers d'état-major ou mariniers.

Noel n'avait jamais pratiqué la course et le montra en arraisonnant, le 30 juin 1744, un navire français : le *Saint-Vincent*, de Port-Louis, dont l'équipage s'était enfui dans des canots à l'approche du corsaire; épisode burlesque qui se termina par un arrêt du Conseil des prises ordonnant mainlevée de la barque, sans dommages-intérêts.

La campagne de l'*Hermine* qui avait duré six jours fut, semble-t-il, sans lendemain.

L'année suivante l'Amirauté de Vannes rendait un curieux jugement (12 mai 1745), sur requête des négociants de la ville, faisant commandement aux sieurs Maubré et Fardel de livrer leurs bâtiments aux maîtres de barques et matelots de l'île d'Arz qui s'offraient à prendre en chasse un petit corsaire anglais croisant à l'entrée du golfe; l'affaire devait être commanditée par les principaux commerçants de Vannes : Freneau, Du Bodan, Gravé de la Rive, Advice des Ruisseaux, Billy, Colas et Daviers; ils promettaient un salaire journalier à Maubré et Fardel, ainsi qu'une indemnité en cas de perte de navires³. On ignore la suite donnée à ce projet.

PORT-LOUIS armait, à la même époque, à l'instigation de Jacques Pesron, notable de cette ville, et de Fermier de la Prévotais, négociant de Lorient, un navire portugais, acquis en 1743, qui fut baptisé : l'*Aigle-Volant*; il jaugeait 130 t. et portait 14 canons ainsi que 9 pierriers. Sous le commandement du capitaine Dutertre-Marié, il sortit le 24 juin 1744; dès le lendemain un corsaire anglais le prenait en chasse, l'obligeait à jeter ses canons pour fuir au plus vite, et l'atteignait d'une volée qui fit 8 tués et 9 blessés (dont le second de l'équipage). L'*Aigle-Volant* dut se rendre, mais il fut délivré, le 29 juin, par deux navires malouins : le *Barnabas* et la *Vestale* qui le ramenèrent à son port d'attache. Sa vente, comme reprise, produisit 7.949 l. dont 4.050 l. pour le corps du bâtiment⁴.

3. L. LALLEMENT, *Le Corsaire l'Hermine de Vannes*, dans le *Bul. de la Soc. polym. du Morbihan*, 1892, p. 47. — Arch. du Morb., 9 B 186.

4. Arch. dép. du Morbihan, 9 B 163 et 211.

Ainsi, les deux seuls navires armés par des particuliers à Vannes et à Port-Louis eurent une existence éphémère et peu chanceuse.

LA COMPAGNIE DES INDES ne paraît guère avoir été plus heureuse. Un de ses vaisseaux : la *Flore* (390 t.), commandé par Jean-Jacques de la Chaise, s'empara, en décembre 1744, de concert avec la frégate du roi, la *Gironde*, de trois navires anglais⁵.

Une escadre fut constituée à Lorient, au début de 1745, pour être mise à la disposition de Mahé de la Bourdonnais; elle comprenait cinq unités appartenant à la Compagnie des Indes⁶.

Un autre vaisseau de la Compagnie, l'*Aimable* (600 t., 226 hommes), commandé par Jean du Colombier-Jolif, se rendit maître, avec l'aide du *Prince-de-Conti*, d'un corsaire anglais de 300 t., le *Duc-de-Bedford* (24 canons, 208 hommes). La prise, capturée le 19 juillet 1746, près de l'Île Fernande, après deux heures de combat, fut confiée à François Béard des Fontaines, premier lieutenant sur l'*Aimable*, qui la conduisit à l'Île de la Grenade où elle fut expertisée; de là, elle gagna la Martinique pour y recevoir un chargement de sucre, café et coton, à destination de Nantes. Escortée par l'*Espérance* et l'*Aquilon*, elle s'en trouva séparée par la tempête et dut relâcher à Port-Louis, le 24 mars 1747.

La vente de la cargaison (telle qu'elle existait au moment de la prise) produisit 7.778 l.; un nègre fut estimé 1.000 l.; le navire : 29.114 l. Déduction faite des diverses impositions, il resta une somme de 33.127 l., ne couvrant pas les 88.540 l. que la mise en état de course avait coûtées, car on avait dû, à cet effet, renforcer l'équipage de 96 hommes⁷.

En résumé, l'armement local, à Vannes, Port-Louis et Lorient, fut franchement déficitaire pendant la guerre de Succession d'Autriche.

5. Arch. du Morb., 9 B 166. — Arch. du Finistère, B 4852.

6. H. WEBER, *La Compagnie française des Indes* (1604-1785); Paris, 1904, in-8°, p. 352.

7. Arch. du Morb., 9 B 169.

II. — PRISES FAITES PAR DES CORSAIRES
ÉTRANGERS A L'AMIRAUTÉ DE VANNES

Seize corsaires amenèrent en rade de Port-Louis des prises faites sur l'ennemi. Cinq d'entre eux provenaient du port de GRANVILLE : le *Charles-Marie* et le *Marquis-des-Beaux* (1744), armés par Jean Ganne, père, et Pierre Richard; le *Vigilant* (1748), par Quinette de la Hogue; le *Conquérant* et l'*Aimable-Grenot* (1748).

SAINT-MALO figurait en bon rang, avec 4 unités : la *Marie-Madeleine*, le *Barnabas* et la *Vestale* (1744), appartenant à Du Coudray-Perrée, Athanase Jolif et de Juttignais⁸; le *Tavignon*, armé par de Boisdigny (1748).

Quatre corsaires venaient aussi de NANTES : la *Valeur* et le *Mars* (1745); la *Bellone* (1745), armée par Cadoux; l'*Hermine* (1746) par le Roy de la Clertais.

Les autres ports n'étaient représentés que par un seul vaisseau : la *Marquise-de-Tourny* (1745) provenant, comme son nom l'indique, de Bordeaux; la *Dauphine* (1745), de Bayonne; le *Saint-Nicolas* (1748) appartenant à Jean-Nicolas Mendinueta et Jean Michelena, de Saint-Sébastien.

Le nombre des prises faites par ces navires s'élevait à 25; la liste en sera donnée en appendice.

On doit aussi ranger dans l'armement privé les frégates du roi concédées à des particuliers pour la guerre de course; l'ordonnance du 6 octobre 1694 stipulait qu'un cinquième des bénéfiques nets devait revenir à la Couronne.

Trois frégates qui conduisirent leurs prises en rade de Port-Louis furent armées dans ces conditions : au Havre la *Fine* et l'*Emeraude* (1745) avaient été concédées à Dumesnil, de Rouen, et à du Bocage de Bléville, du Havre, puis à Chauvel du Havre; l'*Embussade* (1746) sortait du même port. Deux autres bâtiments provenaient de Brest : le *Zéphir* (1746),

8. En 1744, Athanase Jolif équipait un petit corsaire de 8 canons, et de Juttignay un navire de 30 canons. — Arch. du Morb., 9 B 63.

pris en charge par Fourcade et le Roy de la Clertais, fils; la *Sirène* (1746), par le Roy de la Clertais, de Nantes. Une frégate, l'*Apollon*, avait été armée à Rochefort, en 1745, par le sieur Hebré, de Rochefort; parmi les intéressés figurait un Walsh, de Nantes; le capitaine, Pépin de Belle-Ile, appartenait à une famille malouine⁹.

Quelques navires pratiquaient à la fois le trafic des marchandises et la guerre de course; la plupart étaient armés par la Compagnie des Indes; mais on peut aussi noter que des corsaires privés comme le *Charles-Marie*, le *Marquis-des-Beaux* et la *Marie-Madeleine* se rendaient au Labrador pour la pêche à la morue quand ils s'emparèrent de vaisseaux ennemis.

III. — PRISES FAITES PAR DES FRÉGATES DU ROI

Ces frégates sont au nombre de onze : le *Juste* (1744), le *Vainqueur*, la *Gironde*, le *Tonnant* (1745), le *Terrible* (1745-1746), le *Mercure*, l'*Aurore*, le *Castor* (1746), le *Casimir* (1747), le *Maréchal-de-Saxe* et la *Mutine* (1748).

Trois de ces bâtiments avaient été armés à Brest : le *Vainqueur*, le *Mercure*, l'*Aurore*; un autre à Toulon : le *Zéphir*.

Le nombre de leurs prises s'éleva à seize (voir en appendice leur nomenclature).

IV. — COMPARAISON ENTRE L'ARMEMENT PRIVÉ ET L'ARMEMENT D'ÉTAT

L'armement privé joua un rôle prépondérant pendant la guerre de Succession d'Autriche tant par le nombre des navires pris (60 %) que par le chiffre du produit des ventes (60 %); le tableau ci-après en fait foi :

	Armement privé	Armement du roi	Total
Nombre de prises ou reprises.....	25	16	41
Produit net de leur vente.	913.600 l.	633.400 l.	1.547.000 l.

9. Arch. du Morb. 9 B 165. — H. F. BUFFET, *Le Vieux Port-Louis*, in-8°, 1938 p. 32.

Sur le total de 25 prises entrant en rade de Port-Louis et Lorient pendant cette période, la part revenant aux corsaires locaux est minime. Il est évident que ni à Vannes, ni à Port-Louis, il n'existait alors de négociants capables de se livrer à la guerre de course; les risques étant grands devaient être répartis sur plusieurs navires; or une telle entreprise nécessitait des capitaux qui faisaient défaut dans la région. Seule la Compagnie des Indes aurait pu s'orienter dans cette voie, mais elle ne fit preuve, en l'occurrence, d'aucune initiative sérieuse.

Ce sont donc les ports de Granville, Saint-Malo et Nantes qui donnèrent la chasse à la flotte commerciale ennemie.

CHAPITRE II

Guerre de Sept ans (1756-1763)

I. — NAVIRES ARMÉS DANS LES PORTS DE L'AMIRAUTÉ DE VANNES

VANNES ne prend part à la guerre de course qu'avec un seul corsaire : la *Ville-Hélio*. Ce navire portait le nom de Jean-Marie-Blaise Le Saulnier de la Ville-Hélio, commissaire de la marine à Vannes en 1761, puis commissaire ordonnateur du roi à Nantes en 1777, époux de Jeanne-Françoise Alba-Praclos, issue d'une famille de commerçants pontivyens.

L'armateur était un négociant de Vannes nommé Danet. L'état-major comprenait un capitaine : Yves Denis, de Pénerf, un second : Guillaume Le Monnier, un enseigne : Joseph Perrigaud.

La campagne commença à la fin de l'année 1758¹⁰ et amena la prise de l'*Elisabeth*, de Rotterdam, qui fut conduite à Vigo où sa liquidation produisit net 40.586 l. Le tiers de cette somme revint aux officiers et à l'équipage ; ceux-ci estimèrent avoir été frustrés par l'armateur et le poursuivirent devant l'Amirauté de Vannes qui régla le différend (29 avril 1760). Le capitaine Denis qui réclamait 1.465 l. se vit accorder 1 % du produit de vente de l'*Elisabeth*. Parmi les frais portés en débit figurent de curieux pourboires destinés à obtenir un jugement favorable par le Conseil des prises à Paris : 480 l. au secrétaire d'un ministre, 360 l. au valet de chambre dudit ministre, 480 l. au secrétaire du rapporteur, à sa sœur et à son valet, 162 l. à divers domestiques, 240 l. au valet de chambre de l'ambassadeur de Hollande, 240 l. à la femme de chambre d'une dame.

10. Le jugement de bonne prise est du 3 avril 1759. — Arch. du Morb., 9 B 174,

De LORIENT sortent, pendant cette même guerre, deux navires, le *Menou* et la *Menette*, armés par des négociants de cette ville, la veuve Foucaud et ses fils, avec la participation du malouin Beugeard.

Le premier de ces bâtiments, jaugeant 30 t., tomba au pouvoir de l'ennemi avant d'avoir fait une seule prise.

La *Menette* (40 t.) eut un sort plus heureux. Son équipage se composait du capitaine : Jean Fouché, de 7 officiers d'état-major, de 7 officiers mariniers, de 17 matelots, de 18 moussettes et 5 volontaires. Le navire quitta Lorient le 19 mars 1758; il fit escale à l'Île de Batz, le 25, en sortit le 1^{er} avril et y rentra le 15, sans succès; reparti le 8 mai, il était de retour à Batz dix jours après, avec trois prises : la *Polly*, la *Récolte* et le *Homard*. Après une nouvelle campagne, du 29 mai au 3 juin, il revint avec le *Pierre-Joseph*, reprise faite sur le corsaire anglais : le *Prince-Guillaume*, de Jersey. Sans doute l'équipage de la *Menette* jugeait-il avoir mérité quelque repos, car il refusa de continuer la course; quatorze marins furent conduits aux prisons de Morlaix et de Saint-Pol-de-Léon. Le bateau était encore en rade de Tisauson, le 12 juin. La liquidation des prises fut réglée par l'Amirauté de Brest et la vente eut lieu à Roscoff. Le 5 juillet, on procéda à la répartition des parts revenant à l'équipage en la ville de Saint-Malo « lieu le plus proche de la demeure du capitaine et des officiers »; le règlement de ces sommes se fit à Lorient, le 22 janvier suivant.

D'après le compte général (26 octobre 1759) les frais d'armement et de relâche des corsaires le *Menou* et la *Menette* s'élevaient à 63.192 l. Le produit net des ventes était de 13.319 l. dont 4.439 revenaient aux équipages. Il restait donc 8.879 l. pour l'armement, soit un déficit de 54.313 l. De cette somme on peut déduire le prix de vente de la *Menette* qui fut adjugée, en janvier 1760, par l'Amirauté de Morlaix, à Roquer et Pénelle, négociants de Bordeaux ¹¹.

¹¹. Arch. du Morb., 9 B 59, f^o 23, 9 B 174. — Arch. du Finistère, B. 4179, 4965. 4966.

En résumé, les corsaires de l'Amirauté de Vannes eurent un rôle assez effacé et leurs opérations se soldèrent par un déficit.

II. — PRISES FAITES PAR LES VAISSEAUX DE LA COMPAGNIE DES INDES

Pour la défense des comptoirs des Indes une escadre fut constituée à Lorient. Les départs eurent lieu successivement : le *Duc-d'Orléans* appareilla le 13 mars 1756, suivi d'un groupe de 7 unités qui quitta le port le 30 décembre (*Comte-de-Provence, Saint-Louis, Duc-de-Bourgogne, Condé, Moras, Sylphide, Diligente*); puis un nouveau groupe fit voile le 3 mai 1757, emmenant Lally-Tollendal; les bâtiments qui le composaient étaient : le *Vengeur*, le *Centaure*, la *Renommée*, la *Pénélope*, le *Bien-Aimé*, ainsi que le *Zodiaque*, vaisseau du roi armé par la Compagnie des Indes. Deux nouveaux départs sont mentionnés en 1758 : le 7 mars appareillent le *Fortuné*, la *Baleine* et la *Fidèle*; le 15 avril l'*Eléphant* et le *Chameau*. Au total l'escadre comptait 19 unités auxquelles se joignit l'*Hermione* qui avait quitté Lorient en 1755.

La première capture fut réalisée le 17 mai 1757 par le *Vengeur*; c'était un navire anglais nommé la *Little Dicky*; quelques jours après, le 5 juin, le *Bien-Aimé* et le *Zodiaque* s'emparèrent du *Cygne*. La traversée jusqu'aux Indes dura 12 mois, par la faute du commandant de l'escadre, le comte d'Aché, qui s'attarda en relâchant à Rio de Janeiro, au Cap et à l'Île-de-France. Il livra sa première bataille le 28 avril 1758, au large de Gondelour; l'issue en fut douteuse et se marqua par la perte du *Bien-Aimé* qui fit naufrage à la côte. L'escadre passa en vue de Negapatam où elle s'empara de l'*Experimente*, le 13 juin; elle croisa ensuite entre Ceylan et l'océan Indien; une fraction importante, commandée par le chevalier de Rhuis, s'avança jusqu'à hauteur du Cap de Bonne-Espérance où elle arraisonna le *Grantham*. Après une courte apparition à Pondichéry, elle retourna à l'Île-de-France

pour y essayer une forte tempête, en janvier 1760, qui fit échouer plusieurs navires. Parmi les rescapés figuraient l'*Eléphant* et le *Chameau* qui s'emparèrent du *Parnasse*, le 14 décembre 1760.

L'année suivante, un autre vaisseau de la Compagnie, le *Boulogne*, armé à Rochefort, arrêta l'*Industrie*, mais se laissait capturer à son tour par les ennemis (27 décembre). Plus heureux, le *Massiac*, au cours d'une brève campagne en 1761, rencontra la *Pénélope*, petit navire anglais de 15 t., et la coula¹².

Diverses unités de l'escadre d'Aché regagnèrent Lorient : le *Fortuné*, le *Condé*, le *Vengeur* et la *Fidèle*; elles firent partie d'une nouvelle escadre, commandée par M. de Saint-Georges, qui comprit 12 navires dont les départs s'échelonnèrent sur une année : 9 janvier 1761 le *Comte-d'Argenson*, 28 mars le *Vaillant*, 1^{er} juillet le *Fortuné* (coulé en 1763) et le *Comte-d'Artois*, 19 janvier 1762 le *Condé* et la *Fidèle*, 2 et 25 février le *Choiseul* et le *Massiac*, 16 mars la *Gracieuse*; à des dates indéterminées : le *Comte-de-Provence* et l'*Expédition*.

A ces navires s'adjoignit le *Vengeur* qui avait accompagné l'escadre d'Aché, et n'avait pas rallié la France depuis 1757.

Huit prises furent capturées au cours de cette expédition : le *Betty* (rançonné par le *Massiac*, le 27 février 1762), le *William* (31 mars), le *Walpool* (12 septembre), l'*Ayderabaix* (5 octobre), le *Spidwell* (7 janvier 1763), l'*Aventure* (17 janvier), le *Désir* et l'*Heureux* (20 janvier).

Aucun de ces navires ennemis ne fut amené dans les ports de l'Amirauté de Vannes; ils ne figurent donc pas sur la liste des prises donnée en annexe de cet article; mais l'armement des unités de la Compagnie des Indes doit s'inscrire à l'actif du port de Lorient dans la guerre de course à cette époque¹³.

12. Arch. du Morb., 9 B 174.

13. Sur l'escadre d'Aché, voir WEBER, *op. cit.*, p. 405. — Arch. de la Marine à Lorient, 1 P 151-157, 254-255.

III. — PRISES FAITES PAR DES CORSAIRES
ÉTRANGERS A L'AMIRAUTÉ DE VANNES

Les corsaires malouins viennent fréquemment à Port-Louis et à Lorient pendant la guerre de Sept ans pour y escorter leur butin ; on en compte cinq : le *Comte-de-Saint-Florentin* (1757) ; le *Tavignon* (1757), armé par Bodinier ; la *Comtesse-de-Bentheim* (1758) ; le *Triton* (1762), armé par David, de Morlaix ; le *Cerbère* (1762) par Magon de Coëtizac, de Saint-Malo.

Brest figure avec un navire : la *Sauterelle*, armé par Nicolas Clément (1757) ; Nantes avec la *Mimi* (1762) ; Granville avec le *Machault* (1758), armé par Lucas des Aunais ; la Rochelle avec le *Glorieux* (1757), armé par le sieur Proa ; Bordeaux avec le *Prévot-de-Paris* (1757), armé par Dupeyrat et Moras.

Il faut ajouter à cette liste une frégate du roi, le *Sage* (1761), équipée en guerre et marchandises par divers particuliers de Dunkerque, dont la campagne fut remarquablement brillante.

Au total ces corsaires amenèrent 23 prises.

IV. — PRISES FAITES PAR LES FRÉGATES DU ROI

Seize de ces navires dirigèrent leurs captures sur Port-Louis : la *Sirène* (1756), la *Pomone*, la *Thétis* et la *Hyacinthe* (1757), le *Bizarre*, l'*Anémone*, l'*Arc-en-Ciel*, le *Tourterelle*, la *Danaë*, la *Félicité* (1758), l'*Aréthuse*, l'*Hermine*, l'*Héroïne*, la *Calypso* (1759), le *Vaillant* et le *Dragon* (1760). Nous ignorons le port d'attache de ces navires, à l'exception de la *Félicité*, équipée à Brest.

V. — COMPARAISON ENTRE L'ARMEMENT PRIVÉ
ET L'ARMEMENT D'ÉTAT

L'armement privé l'emporte encore, comme dans la guerre de Succession d'Autriche, ainsi qu'en témoignent les chiffres suivants :

	Armement privé	Armement du roi	Total
Nombre de prises et re- prises.....	22	12	34
Produit net de leur vente.	228.580 l.	126.100 l.	354.680 l.

Cette proportion de 64 % en faveur des corsaires ne doit pas cependant faire minimiser le rôle de la marine de guerre; celle-ci compte 10 prises à son actif avant 1759, date de la bataille des Cardinaux qui lui porta un coup fatal. On peut donc conclure que son intervention pendant la première moitié des hostilités a été importante, sinon même prépondérante, car, sur les 10 navires capturés, 5 étaient des corsaires ennemis et non de simples unités marchandes.

Deux faits sont encore à noter : la prépondérance très nette de Saint-Malo dont 5 corsaires entrent à Port-Louis, et le timide essai des négociants lorientais pour participer aux profits de la guerre de course.

CHAPITRE III

Guerre d'Indépendance de l'Amérique (1778-1783)

I. — NAVIRES ARMÉS EN COURSE A LORIENT

Six corsaires au moins sont équipés dans ce port entre 1778 et 1780. Le sieur Lavaysse, dont nous trouverons plus loin le nom parmi les adjudicataires de prises, se fait délivrer, le 19 novembre 1778, une commission en guerre pour un de ses navires : le *Salomon*.

Un autre commerçant lorientais, Monistrol, obtient, le 4 juin 1779, une commission analogue pour la flûte l'*Officieuse* (16 canons), dont il confie le commandement à Nicolas Fautrel.

Le *Breton*, armé à Lorient par la maison de Segray et C^{ie}, partit pour Saint-Domingue le 11 juillet 1779, sous la conduite du vicomte de Bonteville; il s'empara de quatre prises avant de terminer sa campagne à Bordeaux en 1780. La liquidation générale eut lieu à Saint-Malo; ce navire n'intéresse donc Lorient que parce qu'il y fut équipé¹⁴.

La *Grand-Ville* au contraire est purement lorientaise. Le prospectus, distribué aux souscripteurs éventuels, annonçait la construction par les négociants Lapotaire et Vallée d'un bateau pouvant contenir un équipage de 120 à 130 hommes, à deux gréements, l'un en goélette et l'autre en chasse-marée, servant en cas de poursuite.

La plupart des commerçants du port fournirent des capitaines. Le corsaire, achevé le 26 avril 1779, jaugeait, aux dires du sieur Caro, constructeur, 100 t. (72 pieds de quille, 22 pieds de beaupré); il portait 12 canons. Le bois avait été fourni,

14. Sur le *Salomon* et l'*Officieuse*, voir Arch. du Morb., 9 B 76. Sur le *Breton*, 10 B 61.

pour 11.631 l. par Friché et Blaise, la mâture (2 mâts et 1 mât de hune) par Dessaudrais et Le Breton de Blessin, les ancres par Henry de la Blancherais, Arnous et Lapotaire.

Alors que le prospectus prévoyait une dépense de 33 à 36.000 l., les frais d'armement s'élevèrent à 94.351 l., à savoir :

Construction, armement et artillerie.....	55.096 l.
Vivres	9.175 l.
Frais généraux, logement et nourriture des équipages pendant l'armement, avances, gages, etc.....	28.230 l.
Commission de 2 % pour l'armateur.....	1.850 l.

Pour payer cette somme de 94.351 l., on ouvrit une nouvelle souscription à laquelle s'inscrivirent notamment les frères Delaye, affréteurs à Lorient. En définitive on émit 188 actions $\frac{3}{4}$, à 500 l. par action. Les principaux intéressés étaient les armateurs Lapotaire et Vallée, 74 actions $\frac{3}{4}$, puis Charnel, aîné, de Quimper, 11 actions, Percheron de Mouchy, de Paris, 6, Piquet, de Lorient, 5. Le capitaine du navire : Morice, avait 2 actions. On comptait 32 souscripteurs à Lorient, 7 à Nantes, 6 à Bordeaux, 5 à Rouen, 4 à Quimper, 4 à Paris, 3 à Rennes, 3 à Concarneau, 1 dans chacune des villes suivantes : Calais, La Havre, Saint-Malo, Tréguier, Morlaix, Brest, Pont-Aven, Hennebont. En résumé, les capitaux étaient en majorité bretons et avant tout lorientais.

L'équipage comprenait : 1 commandant, 4 capitaines, 5 lieutenants, 1 chirurgien, 1 capitaine et 1 lieutenant de volontaires, 10 officiers marinières, 1 interprète, 1 commis aux vivres, 36 matelots, 10 novices, 8 mousses, 4 volontaires, 21 soldats, 2 domestiques. F. L. Geoffroy, l'aîné, qui devait assumer le commandement, fut remplacé par le premier capitaine : Morice. C'est à Saint-Malo qu'on recruta la majeure partie de l'équipage ; on y adjoignit des Lorientais, des Brestoises, des Bretons de l'intérieur et quelques étrangers (1 Acadien,

2 Espagnols, 2 Irlandais, 3 Suédois, 9 Américains); groupe un peu hétéroclite, ce qui est naturel à une époque où les levées de marins étaient fréquentes et difficiles.

La *Grand-Ville* appareilla le 31 mai 1779. Quoique la mer ne fût pas très agitée, on dut carguer les voiles pour éviter un démâtage et la vitesse ne dépassa pas 2 lieues à l'heure. Rentré à Lorient pour revision, le bâtiment n'en ressortit que le 13 juillet, sous les ordres de Morice. Trois jours après, il arraisonnait la *Notre-Dame-de-Bigogne* qui se rendait en Angleterre, ignorant que ce pays avait déclaré la guerre à l'Espagne. Mainlevée fut accordée aux Espagnols, au détriment du corsaire français; toujours malchanceux, celui-ci, après s'être emparé du *Neptune*, ne put empêcher les Anglais de le délivrer. Il rentra donc bredouille le 28 juillet et reprit la mer le 14 août pour se joindre à l'escadre franco-américaine du capitaine Jones. En sa compagnie, il s'empara du *May-Flower*, de la *Fortune* et du *Porc-Epic* (ce dernier navire se perdit sur la côte d'Irlande). Ayant quitté l'escadre alliée, la *Grand-Ville* fit une prise, le *James*, de Glasgow (80 t.) et rentra à Lorient le 19 septembre pour y être désarmée, par ordre des « commandants du port ».

Le produit de la vente du *James*, joint à la part provenant de la liquidation du *May-Flower* et de la *Fortune*, s'éleva, après déduction du tiers revenant aux équipages, à la somme de 7.000 l.

Le bénéfice brut atteignit 29.900 l., y compris le prix de vente de la *Grand-Ville*, adjugée 19.900 l. au sieur Bérard, de Lorient. Mais, déduction faite des frais de relâche, de vente et de liquidation, le gain réel de la campagne ne fut que de 4.324 l. Or, les frais d'armement s'étaient élevés à 94.351 l.; ce qui exprime combien l'opération fut désastreuse pour les actionnaires ¹⁵.

Deux autres corsaires, portant le nom de *Comte-d'Artois*, furent armés à Lorient par d'actifs négociants de ce port, les

15. Arch. du Morb., 9 B 177 et E 2318.

frères Delaye. Nés au Portugal, mais de mère française, ces commerçants s'associèrent d'abord à leur oncle Lamaignère, établi courtier au Havre, puis fondèrent eux-mêmes une maison similaire à Lorient, vers 1770. Ils furent soutenus par un banquier parisien, le comte de Closnard, syndic de la Compagnie des Indes, grand brasseur d'affaires¹⁶. Celui-ci était en relations avec le ministre de la marine de Sartine ainsi qu'avec le Comte d'Artois; ce dernier était probablement intéressé aux opérations des frères Delaye, ainsi qu'en témoigne le nom donné aux deux navires successivement armés par ces négociants.

Le premier *Comte-d'Artois* était un ancien corsaire de Liverpool, appelé le *Saint-Pierre*, qui avait été pris par les frégates du roi le *Vengeur* et la *Belle-Poule*, et amené au port de Lorient, en 1778. Par l'entremise du ministre de la marine, le navire, estimé 51.915 l., fut livré aux armateurs. Il jaugeait 350 t., possédait 22 canons et portait une forte voilure.

La mise en état de course coûta 46.095 l. Le comte de Closnard était le principal commanditaire, mais, parmi les intéressés, figurait aussi Marc-René Le Voyer d'Argenson qui commandait à Rochefort; il y fit lever des marins ainsi qu'à l'Île de Ré et à Noirmoutiers; mais, par pénurie d'hommes, 26 prisonniers anglais de « bonne volonté » furent aussi embauchés à la Rochelle. L'effectif total s'éleva à 178 personnes : 1 commandant, 5 capitaines, 1 aumônier séculier (Marc-Julien Madec, de Plescop près de Vannes), 1 capitaine et 2 lieutenants de volontaires, 15 officiers volontaires, 19 volontaires, 23 officiers marinières, 34 matelots, 20 novices, 11 surnuméraires, 23 mousses, 24 hommes en supplément. En outre, le bateau devait porter des troupes du roi pour lesquelles furent commandés des habits rouges à la Saint-Germain avec vestes et culottes blanches.

16. D'après la correspondance de Delaye, Closnard était propriétaire du corsaire l'*Aigle*, de Saint-Malo, qui fit relâche à Lorient en 1781 et y fut remis en état. — Arch. du Morb., E 2349.

Le corsaire quitta Penmané, dans la rade de Lorient, le 4 mars 1779, sous la conduite de Pierre L'Eguillon, aîné, de Cherbourg; le commandant avait rédigé ses instructions à son remplaçant éventuel : « se rendre à l'entrée du canal de Bristol; y guetter, suivant la direction du vent, soit les abords de ce canal, soit ceux du canal Saint-Georges; prendre tous les navires ayant aperçu le corsaire et pouvant signaler sa présence; conduire les prises de préférence à Morlaix et Brest, sinon à Roscoff ou à l'Île de Batz où les frais d'amirauté étaient plus élevés; retenir les neutres quelque temps et vérifier leur cargaison; porter flamme hollandaise ».

La campagne, entreprise de concert avec la frégate *Monsieur*, de Granville, s'avéra peu fructueuse : l'*Endeavour* (160 t.), pris le 31 mars, fut conduit à Lorient; la *Notre-Dame-de-Conception*, navire espagnol repris sur les Anglais le 10 avril, fut mené à Morlaix. En outre, une rançon de 30.000 l. frappa la *Polly*, de Liverpool, le 31 mars.

Par malheur, le corsaire fut pris par les Anglais, le 28 avril 1779. Piètre résultat pour les armateurs : la *Notre-Dame-de-Conception* obtint mainlevée; l'*Endeavour* rapporta 61.521 l. et le *Polly* 28.623 l., soit au total 90.144 l. dont la moitié revenait au corsaire *Monsieur*. Les commanditaires du Comte d'Artois ne touchèrent que 30.048 l., alors que les avances s'élevaient à 46.095 l. Comme l'écrivait un des intéressés, Le Voyer d'Argenson, l'affaire n'eût été avantageuse que si un vaisseau hollandais arraisonné par le corsaire était parvenu à gagner un port français. En outre, une autre prise, le *Héros*, avait été adjugée au *Monsieur* de Granville et les armateurs du Comte d'Artois furent contraints de rembourser le produit de la vente de ce navire¹⁷.

Sans se laisser décourager, Delaye et Cloisnard armèrent une nouvelle unité qu'ils baptisèrent encore (fâcheux présage) du nom de *Comte-d'Artois*. Le vaisseau, qui s'appelait aupa-

17. Arch. nat., G⁵ 264, n^o 283, 443, 596, 697. — Sur l'armement du premier *Comte-d'Artois* voir : Arch. du Morb., 9 B 176, E 2342.

ravant le *Bordelais*, coûta 60.000 l. auxquelles s'ajoutèrent 652.105 l. pour l'armement. Les fournitures furent livrées par des commerçants lorientais, à l'exception des cordages et de l'artillerie (64 canons) achetés à Nantes chez Gerbier et Jean Lamaignère.

Un imposant équipage de 304 hommes s'enrôla sous les ordres du chevalier de Closnard, fils du banquier, assisté d'un état-major qui comprenait 3 capitaines, 5 lieutenants, 2 chirurgiens et un aumônier : l'abbé Le Clainche.

Outre ces gens de mer, on recruta 482 hommes de troupe qui formèrent la légion d'Artois. A leur tête se trouvaient 3 colonels, dont le baron de Closnard et le chevalier Grégoire de Closnard, frères ou parents du commandant du navire. La légion cantonna au Port-Louis en attendant l'embarquement.

Des correspondants avaient été prévus, pour les relâches, dans les ports de la Manche et de l'Atlantique : Le Seigneur à Fécamp, Lamaignère aîné à Nantes, Mac-Carthy à Bordeaux, Haudaudine à Bayonne, Denis Chevalier à Lisbonne, Deschamps à Cadix, etc.

Le 9 juin 1780, le *Comte-d'Artois* prend la mer. Le commandant, dans son livre de bord, se déclare satisfait de la vitesse obtenue; le 23 juin il s'empare, au large du Cap Clare, de 4 navires : la *Catherine* (250 t.), la *Vénus* (180 t.), le *London* (100 t.), la *Marguerite* (160 t.). Heureux début qui permet au corsaire de venir relâcher en rade de Groix, avec ses prises, le 2 juillet. Bientôt il repart et se rend maître de la *Charmante-Nancy* qu'il envoie à Bayonne¹⁸. Hélas! ses beaux jours sont passés, car le 13 août il doit se rendre aux Anglais après un combat meurtrier où périrent 16 hommes dont le major de la Légion, nommé Guillon. On compte au total 60 blessés.

L'expédition du deuxième *Comte-d'Artois* se solda par un gros déficit : 267.500 l. En effet, si le produit net des prises s'élevait à 705.000 l., il ne revenait aux commanditaires que

18. Arch. nat., G⁵264, n° 809.

les deux tiers de cette somme, soit 470.000 l. En contre-partie, les dépenses atteignaient 737.500 l. dont 652.100 pour les frais d'armement.

Ce fut à qui esquiverait cette mauvaise opération financière. Sommés de régler à l'équipage les parts de prises qui, déduction faite des avances, s'élevaient à 229.700 l., les frères Delaye déclarèrent qu'ils n'étaient pas armateurs, mais simples commissionnaires du comte de Closnard, alors décédé. Le Conseil d'Etat n'admit pas leur subterfuge (12 novembre 1782) et les condamna à payer, sauf recours au Conseil des prises. Mais, sur intervention du marquis de Castries, alors ministre de la Marine, un délai de 3 mois fut accordé pour apurer les comptes; une sentence de l'Amirauté de Vannes, en date du 5 mai 1783, ordonna de prélever les frais d'habillement, de nourriture et autres dépenses personnelles de la Légion d'Artois sur les parts de prises des militaires de ce corps, ce qui fit rentrer 70.000 l. au compte des armateurs. Néanmoins les frères Delaye se plaignaient, cette même année, au marquis de Castries que la succession Closnard leur devait encore 52.800 l. Aussi la liquidation des parts de prises n'était-elle pas encore achevée en 1792.

Les Lorientais essayèrent donc, sans grand succès, de prendre part à la guerre de course pendant le conflit anglo-américain; à leur exemple, un commerçant de PORT-LOUIS, Jacques Pesron, fit armer à Brest une frégate du roi, le *Sartine*, dont le capitaine s'appelait Pascal de Bonavita (1779-1780); on ne sait si cette entreprise fut plus heureuse¹⁹.

Malgré les campagnes déficitaires, l'armement à Lorient de six navires d'un certain tonnage, entre 1778 et 1780, contribua à animer, pendant la guerre, les chantiers de construction privés de ce port.

19. Arch. du Finistère, B 5030.

II. — PRISES FAITES PAR DES CORSAIRES
ÉTRANGERS AUX AMIRAUTÉS DE VANNES ET DE LORIENT ²⁰

Quoique l'activité des corsaires locaux ait été plus efficace pendant la guerre d'Indépendance des États-Unis, la majorité des prises entrant en rade de Lorient y fut amenée par des navires armés dans d'autres ports français.

DUNKERQUE joue alors un rôle prépondérant avec quatre corsaires : le *Franklin* (1781) appartenant à Pierre Salomez aîné; le *Chardon* (1781), à J. Torris; la *Victoire* (1781), à Copens; l'*Insatiable* (1782). L'armateur du *Chardon* est un Américain qui, en 1780, avait équipé le *Prince-Noir*, de Boston,

GRANVILLE se classe en seconde place, avec deux vaisseaux qui se distinguent par leurs brillantes campagnes : le *Monsieur* (1779), armé par Forterie de Valmont, Deslandes et Valfleur; la *Madame* (1780), armée par Deslandes.

LE HAVRE figure aussi avec deux navires : le *Duguay-Trouin* (1780), armé par François Thieullent et A. Cotteville; la *Joséphine* (1781).

SAINT-MALO compte deux corsaires : l'*Aigle* (1781), armé par le sieur Bertrand; la *Duchesse-de-Polignac* (1781), par Marion et Brillantais-Marion.

De MORLAIX vient le *Vainqueur* (1782) appartenant à divers négociants dont le sieur Passart; de CALAIS, l'*Aigle-Noir* (1781), armé par le sieur Sdern, de Brest; de BORDEAUX, le *Sans-Pareil* (1781) ²¹.

Les corsaires américains qui joignent leurs efforts aux nôtres proviennent de trois ports :

1^o BOSTON d'où sortent : le *Général-Mifflin* (1778), armé par Philippe Moore et James Craig; le *Prince-Noir* (1780), armé par J. Torris, à Dunkerque; le *Pilgrim* et la *Révolution* (1781); le *Boucanier* (1781-1782); le *Cicéron* (1782).

20. L'Amirauté de Lorient fut détachée de celle de Vannes par lettres patentes du 12 avril 1782 et du 11 janvier 1783.

21. Arch. nat., G⁵ 264, n^o 1254.

2^o PHILADELPHIE qui arme le *Washington*, le *Saint-James*, la *Caroline*, la *Reine-de-France* (1782).

3^o BALTIMORE d'où proviennent le *Hambourg* (1782) et l'*Audacieux* (1783).

C'est encore aux Etats-Unis qu'est équipée la frégate l'*Alliance*, concédée en 1782 à des particuliers, et qui entre à Lorient avec trois prises.

Les procédures concernant les navires américains sont instruites par les amirautés de Vannes et Lorient, mais le jugement de bonne prise est rendu par le délégué du Congrès à Paris : Benjamin Franklin.

Par suite de la déclaration de guerre de l'Espagne à l'Angleterre, un nouveau bâtiment entre en scène : le *Don-Galvez*, de Colon (1782).

Au total, les prises ou reprises faites par les susdits corsaires français ou alliés, étrangers au port de Lorient, s'élèvent au chiffre de 78.

III. — PRISES CAPTURÉES PAR DES NAVIRES DE GUERRE

Un grand nombre de frégates françaises participent à la guerre de course et conduisent leurs captures à Lorient : 9 en 1778, 9 en 1779, 7 en 1780, 5 en 1781, 3 en 1783 ²².

Les navires de guerre américains apportent aussi leur concours; dès l'année 1779 apparaît l'escadre de Paul Jones.

Elle se composait de quatre navires du Congrès : le *Bonhomme-Richard* (40 canons), commandé par Jones; l'*Alliance* (36 canons); la *Pallas* (28 canons), la *Vengeance* (12 canons). Un navire de guerre français, le *Cerf* (18 canons), commandé

22. En 1778 : L'*Amazone*, l'*Amphitrite*, l'*Aigrette*, la *Danaë*, la *Belle-Poule*, l'*Iphigénie*, la *Gentille*, l'*Oiseau*, le *Vainqueur*, le *Vengeur*.

En 1779 : Le *Bizarre*, la *Ménagère*, la *Sibylle*, le *Solitaire*, la *Surveillante*, l'*Inconstante*, la *Terpsichore*, la *Résolue*, la *Nymphe* et l'*Epervier*, ces trois derniers appartenant à l'escadre de Vaudreuil.

En 1780 : La *Bellone*, la *Charmante*, l'*Etourdie*, la *Friponne*, la *Magicienne*, la *Vénus*.

En 1781 : L'*Amazone*, le *David*, la *Vénus*, la *Friponne*, la *Gloire*.

En 1782 : L'*Astrée*, le *Conquérant*, la *Gentille*, l'*Hirondelle*.

En 1783 : Le *Facteur*, le *Fanfaron*, la *Guyane*.

par M. de Varage, leur fut adjoint. En outre, deux corsaires français s'affilièrent à cette escadre : la *Grand-Ville*, de Lorient, et le *Monsieur* (40 canons), de Granville.

Le *Bonhomme-Richard* avait été armé à Lorient. La Compagnie des Indes l'avait fait construire en 1766 pour le commerce de la Chine ; sa jauge était de 900 t. et sa quille mesurait 74 pieds. Le navire avait fait, sous le nom de *Duc-de-Duras*, deux voyages en Chine, le premier en 1766-1767, et le second en 1767-1769. A la suite de ces traversées, il fut cédé au roi qui l'employa dans une campagne, puis le vendit, en 1771, pour 136.718 l. au sieur Bernier. Il passa ensuite par diverses mains pour devenir enfin la propriété du lorientais Bérard qui décida de l'armer en course, au mois de juillet 1778. Les magasins de la marine ne purent fournir les canons et les boulets nécessaires ; néanmoins le navire fut radoubé et revendu au roi, en janvier 1779 pour 200.000 l. C'est alors qu'il reçut le nom de *Bonhomme-Richard*. Le roi contribua à son armement, mais les dépenses relatives à l'équipement, aux vivres, aux soldes, furent payées par Le Ray de Chaumont « banquier plein d'influences »²³ qui avait des rapports à la cour comme agent confidentiel des États-Unis. Le ministre, M. de Sartine, s'intéressait à la mise en route de la division Jones. Les transformations apportées à l'ex *Duc-de-Duras* consistèrent surtout en l'installation d'une artillerie supplémentaire ; les 40 canons étaient du calibre 18 et 12. Le recrutement de l'équipage fut laborieux à tel point qu'on enrôla cent prisonniers anglais qui heureusement furent mis à terre à la première relâche. Au total, 380 hommes embarquèrent dont 43 Américains, 30 Portugais et 9 autres étrangers.

L'escadre partit en juin 1779. Quelques jours après l'appareillage, une erreur de manœuvre occasionna un abordage entre le *Bonhomme-Richard* et l'*Alliance* qui durent rentrer à Lorient ; le cutter *Le Cerf* qui s'était distingué contre deux

23. NICODÈME, *Notice historique sur le vaisseau « le Bonhomme-Richard »*, Paris, Chapelot, 1907.

vaisseaux anglais reçut des récompenses et des gratifications royales. Pendant la réparation des deux bâtiments endommagés, le reste de l'escadre croisa, sans succès, entre Belle-Ile et l'Île d'Yeu.

Le 16 août, la division entière prit la direction de la Manche et de la Mer du Nord. Trois jours après, un navire hollandais était libéré, mais il dut retomber au pouvoir de l'ennemi, car il ne parut pas dans nos ports. Le 21 août, de concert avec la *Grand-Ville* et le *Monsieur*, l'escadre s'empara de la *May-Flower* (70 t.), puis de la *Fortune* (150 t.); le 26 août, elle arrêta le *Porc-Epic* qui se perdit sur la côte d'Irlande. Enfin, le 23 septembre, un combat acharné fut livré contre deux unités de guerre anglaises : la *Sérapis* (44 canons), commandée par Richard Pearson et la *Comtesse-de-Scarborough* (22 canons) commandée par John Percy, qui convoyaient une flotte marchande venant de la Baltique, à destination de la Grande-Bretagne. La rencontre se fit le long des côtes du Yorkshire, et dura de 7 h. 30 du matin à 11 h. 30 du soir. À ce moment, la *Sérapis* amena pavillon et se rendit; deux jours après, le *Bonhomme-Richard*, très maltraité par les coups de canon reçus à fleur d'eau, coula, après que son état-major et son équipage eurent passé à bord de la *Sérapis*. Le vent contraire les obligea à se réfugier dans le port de Texel, en Hollande, où ils arrivèrent le 2 octobre ²⁴.

La *Sérapis*, vendue à Lorient, fut acquise, au compte du Roi, par le négociant Gérard. Un autre navire : les *Trois-Amis*, de Dublin, pris à une date indéterminée par l'*Alliance*, ne fut pas adjugé ²⁵.

Le montant total des ventes s'éleva à 384.643 l.; d'où l'on dut déduire 4.361 l. de frais et 19.000 l. pour le vingtième

24. Déclaration à Port-Louis (12 mai 1780) par les officiers américains : Richard Dale et Henri Lunt, lieutenants, Beaumont Trouhe, midship, Samuel Tracy, master, Nath. Fanning et Thomas Potter. — Arch. du Morb., 9 B 178.

25. Arch. nat. G⁵ 264, n° 484. Jugement du Conseil des prises du 4 octobre 1779.

revenant à Paul Jones ²⁶. La campagne fut donc plus glorieuse que lucrative.

Deux ans après, la frégate l'*Alliance* (36 canons), commandée par John Barry, amena à Lorient un corsaire anglais : l'*Alerte*, de Glasgow. Cette même frégate fut armée en 1782 par des particuliers.

IV. — COMPARAISON ENTRE L'ARMEMENT PRIVÉ ET L'ARMEMENT D'ÉTAT

Si l'on considère le produit des ventes, la prédominance de l'armement privé français et allié est incontestable puisqu'elle dépasse 80 %.

	Armement privé		Escadres		Total
	français	américains	françaises	américaines	
Vente des prises et reprises.....	3.140.480	1.907.650	1.190.970	66.400	6.305.500

La part revenant aux vaisseaux américains (corsaires et escadres) est d'environ 19 %.

En tenant compte, non plus du produit des ventes, mais du nombre de prises réalisées, le classement est un peu différent :

	Par des navires français		Par des navires américains		Total
	corsaires	frégates	corsaires	frégates	
Nombre de prises et reprises.....	55	41	23	3	122

On remarque l'importance du rôle joué par les frégates françaises qui s'emparent de 41 navires; si la valeur de ces prises n'est pas particulièrement élevée, c'est que la marine de guerre s'attaque avant tout aux corsaires dont les cargai-

²⁶. Voir la liquidation de la *Grand-Ville*, en 1785. Arch. du Morb., 9 B 185.

sons sont de peu de valeur; sur les 23 corsaires ennemis conduits à Lorient pendant la guerre d'Indépendance, 15 ont été capturés par les bâtiments de guerre français.

Pendant les deux premières années des hostilités, les frégates du roi manifestent leur supériorité; puis l'armement privé s'organise et atteint son apogée en 1781; enfin les navires américains apparaissent dans les eaux françaises et font preuve d'une activité couronnée de succès.

CHAPITRE IV

Résumé sur les trois périodes de la guerre de course

Les chiffres portés au tableau suivant montrent l'importance comparée des prises liquidées par les amirautés de Vannes et Lorient pendant les trois période de guerre.

Périodes de guerre	Navires ennemis pris ou rançonnés	Navires français ou alliés repris	Tonnage des navires pris, repris et confisqués	Valeur de ces navires	Valeur de leurs cargaisons ou rançons
1744-1748 ..	36	5	5.680 t.	311.000 l.	1.652.000 l.
1756-1763 ..	27	7	2.200 t.	128.170 l.	263.190 l.
1778-1783 ..	99	23	16.800 t.	1.883.540 l.	4.704.580 l.

La guerre de Sept ans, malgré sa durée, est celle où le total des navires pris à l'ennemi est le moins élevé; la défaite des Cardinaux en 1759 et le blocus des côtes qui s'ensuivit annihile pratiquement le rôle des corsaires.

Par contre, la période de prospérité correspond à la guerre pour l'Indépendance des Etats-Unis; les flottes alliées gênent considérablement le trafic maritime anglais et contribuent pour une large part à l'issue favorable de la lutte; chaque année le nombre des prises augmente régulièrement; la progression est plus sensible encore sur le produit des ventes, même en tenant compte de la hausse des prix à la fin du XVIII^e siècle.

L'armement local, à peu près inexistant pendant les deux premières guerres, prend quelque essor en 1779. Cependant la règle générale reste la même : la rade de Port-Louis et de Lorient reçoit avant tout les captures faites par des corsaires venus du dehors. De 1744 à 1748, la prépondérance appartient à Saint-Malo et à Nantes; de 1756 à 1763, c'est encore l'ar-

mement malouin qui l'emporte; pendant la guerre d'Indépendance, Dunkerque surclasse les autres ports français.

La guerre de course est avant tout l'apanage de l'armement privé; cependant les frégates royales y jouent un rôle qui ne doit pas être sous-estimé; elles s'attaquent de préférence aux corsaires ennemis et, ce faisant, elles protègent notre flotte marchande pendant la durée des hostilités.

Faut-il se figurer la guerre de course, au XVIII^e siècle, comme une entreprise hardie et dangereuse, ou comme un métier lucratif ne comportant guère de risques? Certes, on a beaucoup romancé l'existence des corsaires et les historiens s'élèvent, à juste titre, contre cette tradition fabuleuse. Mais une enquête sérieuse n'a jamais été menée, aussi n'est-il pas inutile d'apporter au dossier quelques faits précis.

Pendant la guerre de Succession d'Autriche, l'examen des trente-quatre procédures instruites par l'Amirauté de Vannes décèle l'existence de cinq récits de combats. L'*Aigle-Volant*, dont la courte campagne a été relatée, compte 8 tués et 9 blessés dans un seul engagement; le corsaire anglais le *Shoreham* ne se rend à deux frégates royales qu'après une heure et demie de combat. Le bilan de la rencontre entre la *Sirène* et la *Drusley-Galley*, au large d'Ouessant, se solde, du côté anglais, par 20 tués et 25 blessés contre 1 tué et 4 blessés sur le navire français. C'est après trois heures de lutte que le *Duc-de-Bedford* se rend aux deux vaisseaux de la Compagnie des Indes qui l'ont attaqué; l'*Anglesea* se défend trois quarts d'heure contre l'*Apollon*, perd son capitaine et compte 17 hommes blessés.

Aucun renseignement de cette nature ne figure dans les dossiers concernant la guerre de Sept ans, tandis que les récits de combat apparaissent à nouveau pour la période 1778-1782. Le deuxième *Comte-d'Artois* doit s'avouer vaincu après un engagement meurtrier où périssent 16 hommes, tandis que 60 autres sont blessés. De même l'épisode glorieux qui oppose

le *Bonhomme-Richard* à la *Sérapis* montre que les traditions de courage existaient chez les deux adversaires.

Toutefois ce sont des cas rares et isolés qui concernent uniquement des engagements entre corsaires ennemis; par contre, les navires marchands, avec leur faible armement, offraient une proie facile; un seul combat est relaté entre le corsaire de Granville, le *Conquérant*, et quatre vaisseaux anglais de commerce, en 1748; deux se rendent après trois heures de poursuite qui leur coûtent 2 tués et 4 blessés. Mais, le plus souvent, le corsaire se contente d'arraisonner sa victime qui n'esquisse aucune résistance. Une lettre du capitaine commandant le *Carnatic* de Lorient est assez instructive à cet égard, car il s'excuse d'avoir amené pavillon devant le *Mentor* parce que, sur son navire, les boulets n'étaient pas du calibre des canons!

Il est vraisemblable de penser, en constatant le petit nombre des engagements relatés dans les procédures, que les armateurs conseillaient à leurs corsaires de s'attaquer de préférence aux navires marchands porteurs de riches cargaisons et n'ayant pas l'esprit combatif.

Peut-être n'est-il pas superflu, en conclusion de ce chapitre, de noter le chiffre de 6.500.000 l. représentant la valeur des prises liquidées à Lorient pendant la guerre d'Indépendance. Si l'on songe au nombre des amirautés existant le long des rivages de la Manche et de l'Océan, il apparaît que la guerre de course a porté, à cette époque, un coup sensible à la puissance britannique. Sans mésestimer la supériorité dont ont fait preuve les escadres alliées dans les batailles navales rangées, il n'est pas exagéré de dire que les résultats obtenus par les corsaires privés ou d'État ont eu une influence prépondérante sur le développement du conflit. La perte de la maîtrise des mers par l'Angleterre et la crise économique qui en est résultée ont été un facteur décisif du triomphe des insurgents américains.

Dans cette lutte, les corsaires des États-Unis se sont montrés très hardis et très redoutables et leur rôle mériterait d'être mieux apprécié.

Un des plus célèbres capitaines de cette époque, Paul Jones, dont nous avons relaté la vaillante conduite à la tête de l'escadre alliée du *Bonhomme-Richard*, s'est distingué dans d'autres campagnes particulièrement heureuses dont la notoriété a été aussi grande à Paris que dans son propre pays. Après le glorieux combat contre la *Sérapis*, il fut, dans la capitale française, l'idole du public et la coqueluche des femmes de la société; le sculpteur Houdon a fixé de manière saisissante les traits de ce grand aventurier à la physionomie empreinte de ténacité et de frénésie, avec une ombre d'anxiété qui apparaît dans la correspondance de ce perpétuel insatisfait.

D'autres officiers ou capitaines privés américains ont pris part à la guerre de course sur des vaisseaux armés dans nos ports, notamment à Dunkerque; ils se cachent parfois sous des nationalités d'emprunt afin d'éviter d'être traités en rebelles.

Sous les ordres de chefs aussi expérimentés, les marins américains ont donné la mesure de leur capacité; nombre d'entre eux ont aussi servi sur des corsaires français, apportant à nos équipages surmenés l'aide la plus efficace dans une lutte dont l'issue fut décisive pour l'indépendance des États-Unis ²⁷.

27. MACLAY, *History of american privateers*, New-York, 1899, in-8°. — *Library of Congress. A calendar of Paul Jones manuscripts in the library of Congress*, publié par C. R. HENRY LINCOLN; Washington, Government printing office, 1903, in-8°.

DEUXIÈME PARTIE

PROFITS DE LA GUERRE DE COURSE

CHAPITRE PREMIER

Impositions

Le produit des ventes de prises ne profitait pas intégralement aux armateurs et aux équipages de corsaires.

Des dépenses étaient engagées pour la conduite au port des navires capturés et pour leur déchargement; en outre, les adjudications occasionnaient des frais d'ailleurs minimes.

Mais les charges les plus lourdes étaient les deux impositions appelées : le 10^e. de l'Amiral et les 6 deniers pour livre des Invalides.

L'ordonnance de 1681 confirma le droit, très ancien, accordé à l'Amiral de France, de percevoir le 10^e des prises et rançons. N'en étaient exemptes que les prises arraisonnées au delà de l'Equateur et les navires que le roi retenait au service de l'Etat.

Les 6 deniers pour livre eurent pour origine un arrêt du Conseil d'Etat, en date du 31 mars 1703, affectant à la subsistance des matelots estropiés pendant les campagnes le droit de 3 deniers destiné jusque là au rachat des matelots captifs des Barbaresques.

Le chiffre de l'imposition fut porté à 4 deniers (édit de mai 1709), puis à 6 d. (édit de mars 1713 et juillet 1720) qui furent perçus, en faveur des Invalides de la marine, sur les gages et appointements des équipages et sur le montant de la

vente des prises. Ainsi l'armateur payait les 6 d. pour livre sur le bénéfice net de son armement, tandis que les officiers et marins l'acquittaient sur le montant de leurs parts de prise. Les gratifications accordées aux capitaines de corsaires et aux conducteurs de prises étaient sujettes à ce droit (lettre du ministre aux Amirautes, 19 août 1786).

Ces charges grevant trop lourdement le budget des armateurs, furent quelque peu modérées.

La déclaration du 12 août 1715 ne permettait de déduire des bénéfices que les frais de déchargement ou de garde; en août 1743 l'Amiral proposa de défalquer également les frais de justice et d'armement²⁸. Puis, le 30 août 1745, le roi fixa les règles de perception en distinguant les corsaires privés et les frégates de guerre. Pour les premiers on décomptait les frais ordinaires, de justice, d'armement et de désarmement; puis on percevait les 6 deniers dus pour l'armateur et enfin le 10^e de l'Amiral; quant aux 6 deniers à la charge des équipages, ils étaient retenus sur les parts de prise. Pour les navires du roi, les dépenses d'armement étaient inexistantes et seuls étaient abattus les frais ordinaires et de justice; on fixait donc la somme revenant au roi et celle attribuée aux équipages; ceux-ci payaient uniquement les 6 deniers, tandis que le roi s'acquittait en outre du 10^e à l'Amiral²⁹. Un arrêt du Conseil d'Etat du 23 juin 1759 confirma cette règle, tout au moins en ce qui concerne les 6 deniers.

Quant au dixième, il fut supprimé, à titre provisoire, par ordonnance du 5 mars 1748 et du 15 mai 1756, puis, à titre

28. En 1744, liquidation du *Ranger*, pris par un corsaire : on déduit les frais ordinaires et de justice, puis on perçoit le 10^e et, sur le reste, les 6 deniers. — La même année, liquidation du *Kearre* et de l'*Upton*, pris par des frégates du roi : on déduit les frais de justice et la part revenant aux équipages; puis on retranche le 10^e et enfin les 6 deniers.

29. La règle est appliquée, en 1746, par l'Amirauté de Vannes pour les navires du roi. La liquidation du *Mercur*, vaisseau du roi armé par des particuliers, est un peu différente; on perçoit les 6 deniers après déduction des frais ordinaires et de justice sans tenir compte des frais d'armement; mais on surseoit à la perception du 10^e jusqu'à la liquidation de l'armement. — Le *Duc-de-Bedford* (1747), appartenant à la Compagnie des Indes, paye les 6 deniers après déduction des frais ordinaires et de justice; mais il est exempt du 10^e, car son armement est déficitaire.

définitif deux ans plus tard; il ne greva donc, en ce qui concerne la présente étude, que les armements faits pendant la guerre de Succession d'Autriche ³⁰.

30. Voir A. DUMAS, *Etude sur le jugement des prises maritimes en France depuis la suppression de l'office d'Amiral (1627)*, thèse, Paris, 1908. — ERIAU, *Les prises faites par les vaisseaux du Roi aux XVII^e et XVIII^e siècles*, thèse de droit manuscrite.

CHAPITRE II

Frais et bénéfices de l'armement

La question, très controversée, des *bénéfices de la guerre de course*, mériterait une étude approfondie. Malheureusement les comptes d'armement qui figurent dans les archives de l'Amirauté de Vannes et Lorient sont en trop petit nombre pour qu'il soit possible d'en tirer des conclusions générales. Cette absence de bilans n'est pas surprenante; la liquidation ne peut se faire, après chaque prise, que pour les vaisseaux du roi ou ceux qui sont armés à la fois en guerre et en marchandises, car leurs dépenses d'armement ne sont pas déduites. Les autres navires (corsaires privés ou frégates du roi armées par des particuliers) ont droit à la défalcation de ces dépenses. La liquidation ne peut donc avoir lieu qu'à la fin de la campagne et à l'Amirauté dont dépend le domicile des armateurs. Mais, lorsque l'armement est déficitaire, on ne procède pas toujours à l'apurement des comptes ³¹.

Il est donc malaisé de connaître exactement les profits de la guerre de course; c'est pourquoi il nous a paru intéressant de noter les chiffres relatés dans quelques documents afin d'apporter une contribution, sans doute modeste, à une étude statistique plus générale qui reste encore à entreprendre.

Nous avons signalé précédemment le résultat obtenu, en 1746, par le vaisseau de la Compagnie des Indes l'*Aimable*, se livrant à la fois à la course et au commerce; son armement en guerre occasionne une dépense supplémentaire de 88.540 l. et la prise capturée ne rapporte que 33.127 l.

La campagne du corsaire la *Menette*, en 1758, se traduit par un déficit de 40.000 l. Quant au *Menou*, il est pris, dès sa première sortie. Cette opération est donc ruineuse.

31. Arch. du Morb., 9 B 172.

Pendant la guerre d'Indépendance, les bilans sont aussi mauvais : la *Grand-Ville* engloutit 90.000 l. ; le premier *Comte-d'Artois* équilibre péniblement ses recettes et dépenses ; quant au deuxième *Comte-d'Artois*, son déficit s'élève à 267.500 l. La liquidation du *Breton*, à Saint-Malo, n'est guère plus brillante, puisque la vente des prises ne rapporte aux actionnaires que 27.899 l.

Seule, la frégate du roi l'*Apollon*, armée par le sieur Hebré, négociant à Rochefort, réalise un bénéfice de 19.080 l. pour un capital de 87.455 l. ; l'intérêt n'est pas très élevé, vu les risques de la course, mais la campagne est brève et l'immobilisation des capitaux ne dure que six mois.

Les exemples qui précèdent montrent que l'armement en guerre n'était pas toujours lucratif. Sans doute, en consultant le tableau publié en fin de cet article, on voit que plusieurs corsaires ont certainement accompli des croisières fructueuses, vu le nombre et l'importance de leurs prises ; l'absence des comptes de liquidation ne permet pas de chiffrer les résultats obtenus.

Les *dépenses d'armement* sont élevées ; les principales comportent : l'achat ou la construction d'un navire (on trouvera, dans la troisième partie de cet article, les prix moyens pratiqués), le gréement, la fourniture des canons et munitions, les frais de relâche.

La *solde de l'équipage* et son ravitaillement représentent de 20 à 25 % du montant total, pourcentage qui n'est pas excessif si l'on songe à l'importance des équipages ; pour s'emparer d'un adversaire, il faut une supériorité numérique très nette ; en outre, chaque prise, pour être menée en lieu sûr, doit être confiée à un officier accompagné d'un petit groupe de matelots.

En moyenne l'effectif est de 150 hommes ; ce chiffre ne varie que très peu d'une guerre à l'autre. Par contre, il diffère suivant le tonnage ; jamais inférieur à 50 officiers et marins, il s'élève jusqu'à 300. On trouve même 726 hommes sur le

deuxième *Comte-d'Artois*, mais 422 sont des troupes de terre ne pouvant prendre part qu'à un corps à corps.

Les soldes varient suivant l'importance du navire.

Sur le premier *Comte-d'Artois* les mouses touchent 9 livres par mois, les novices 15, les matelots 22, les officiers mariniens 26. Sur le deuxième *Comte-d'Artois* les mouses sont payés 12 livres par mois, les novices 20 à 24, les matelots 25 à 40, les volontaires 50, les officiers mariniens 90 à 200, les lieutenants 100 à 150, les capitaines 200, le commandant 250.

Ces soldes étaient acquittées partie sous forme d'avances données lors de l'engagement, partie au débarquement. Leur montant ne grevait l'armement que si la campagne était infructueuse; sinon elles étaient déduites des parts de prises revenant aux équipages³².

La perception du tiers des prises en faveur des équipages avait été prescrite, sauf contrat spécial, par l'ordonnance de 1681. La fraction fut réduite au cinquième pour les navires armés en guerre et en marchandises (ordonnance du 24 juin 1778).

A l'origine, ce tiers paraît avoir été calculé après déduction des frais d'armement. Tel est, du moins, le principe appliqué pour la liquidation de l'*Apollon*, vaisseau du roi concédé à des particuliers. Par la suite on défalqua seulement du bénéfice brut les frais de déchargement, les frais de justice et ce qu'on appelait les dépenses communes, à savoir : la commission de 1 % perçue par l'armateur et les gratifications données au capitaine ainsi qu'aux familles de tués ou disparus. Ainsi calcule-t-on, en 1759, pour la liquidation de la *Menette*. Ce procédé, avantageux pour l'équipage dont le bénéfice était assuré, en cas de prise, grevait le budget des actionnaires si la campagne était déficitaire.

La distribution du tiers se réglait généralement par contrat, bien qu'une ordonnance du 28 mars 1778 eût posé les principes

32. Lettre du duc de Choiseul aux officiers de l'Amirauté de Dunkerque, 11 mars 1762. Ordonnance du 28 mars 1778. — Par acte notarié, l'équipage de la *Grand-Ville* s'engage à rembourser les avances sur les parts de prises, 1^{er} juin 1779.

de la distribution. Le capitaine du corsaire avait naturellement la plus belle part; celui de la *Menette* s'était assuré, par traité avec l'armateur :

300 l.	pour toute prise reconnue valant moins de	20.000 l.
500 l.	— — — —	30.000 l.
800 l.	— — — — de 30 à	40.000 l.
1.000 l.	— — — — de 40 à	50.000 l.

Le plus souvent le compte est établi par fractions appelées : parts de prises. Pour la liquidation du premier *Comte-d'Artois*, les parts sont au nombre de 254 $\frac{3}{4}$. Le capitaine a 12 parts; l'état-major ainsi que les officiers et sous-officiers des volontaires, de 10 à 3 parts; les volontaires et officiers mariniens, 2; les matelots 1, les novices et mousses $\frac{1}{2}$ ou $\frac{1}{4}$. Les chiffres sont sensiblement égaux pour le deuxième *Comte-d'Artois*. Comme nous l'avons déjà dit, des avances étaient consenties aux équipages, à titre de solde, remboursables sur les parts de prise; elles étaient rapidement dépensées et les marins empruntaient sur leur gain à venir; l'ordonnance du 1^{er} novembre 1745 interdit cette pratique et déclara qu'aucun procès ne pourrait être engagé touchant la solde des matelots, sinon pour le paiement du loyer, des repas et des hardes fournies avec le consentement des officiers. Une autre pratique fut condamnée par le parlement de Rennes (2 juin 1781); elle consistait dans l'achat, par certains agioteurs, des parts de prise pour une valeur dérisoire; le marin, toujours besogneux, se laissait gruger pour n'avoir pas à attendre la liquidation toujours longue de la campagne du corsaire.

Diverses gratifications étaient accordées sur la valeur des prises. Le capitaine du corsaire preneur a droit, d'après l'ordonnance de 1681, à la chambre du capitaine du navire pris. Vu l'impossibilité de contrôler le contenu réel de cette chambre, les armateurs préfèrent verser une somme convenue par contrat.

Ainsi, le capitaine Azan, de la frégate la *Fine*, signe un traité lui accordant : la chambre avec le coffre, l'argent, les armes, les montres, diamants et les meubles, pourvu que le tout n'exécède pas 3.000 livres; si le contenu de la chambre dépasse cette somme, l'officier recevra 3.000 l. plus les hardes, bijoux, armes et meubles; en outre, les sabres, pistolets, fusils et armes portatives trouvés sur la prise lui appartiendront.

Le capitaine Denis, du corsaire la *Ville-Hélio*, réclame les 1.465 l. produites par la vente du coffre appartenant au capitaine preneur; il s'appuie sur l'article 15 du règlement de 1693 disant que le coffre appartient au capitaine preneur jusqu'à concurrence de 1.500 l.; mais cette requête est rejetée par l'Amirauté de Vannes qui accorde au demandeur 1 % du produit de la prise.

Pour éviter ces contestations, l'ordonnance du 28 mars 1778 rendit obligatoire la signature d'un contrat portant une somme d'argent fixe; une lettre du ministre de Castries à l'Amirauté de Saint-Malo (1^{er} déc. 1781) spécifia que le dédommagement ne devait pas dépasser 2 % du montant de la prise³³. Le capitaine Geoffroy, du navire la *Grand-Ville*, reçoit une gratification de 1.200 l. ainsi qu'une commission de 3 %; les seconds ont respectivement : 1 1/2, 1, 3/4 et 1/2 % du produit des prises. Le commandant du deuxième *Comte-d'Artois* se fait attribuer 2.500 l. pour compensation du coffre.

Les conducteurs de prises ont aussi droit à un traitement privilégié. Le capitaine Azan, de la *Fine*, s'étonne qu'on leur refuse les « plautrages » ou bagages des navires capturés. « Il suffit, dit-il, qu'ils ne touchent pas à la cargaison ni aux pacotilles. »

Des gratifications sont accordées aux blessés et aux veuves. Voici les sommes versées aux familles des victimes du deuxième *Comte-d'Artois* : pour le major de la Légion, tué, 2.000 l.; pour les matelots et soldats tués, 304 l.; pour les blessés graves, 200 l.; pour les autres blessés, 100 l.

33. LEBEAU, *Nouveau code des prises*, Paris, an VII, tome I, p. 505.

Ces gratifications sont, tantôt déduites du tiers accordé aux équipages, tantôt mises par moitié à la charge de l'armateur et des équipages.

Pour les *navires du Roi*, la réglementation des parts de prises est un peu différente. L'ordonnance du 6 décembre 1702 prévoit un prélèvement d'un dixième en faveur des équipages si la prise est un navire marchand ; quand il s'agit de corsaires ou de navires de guerre ennemis capturés, des gratifications sont accordées. La déclaration royale du 5 mars 1748 porte au 1/3 la part concédée sur la vente des vaisseaux marchands et la déclaration du 15 mai 1756 renouvelle, à l'entrée de la guerre de Sept ans, les mêmes avantages. Cependant ces mesures paraissaient insuffisantes puisqu'une nouvelle ordonnance fut rendue le 28 mars 1778 ; désormais, la valeur entière des corsaires et bâtiments de guerre revenait aux équipages du Roi, ainsi que les 2/3 des navires marchands ; l'autre tiers enrichissait la caisse des Invalides de la Marine.

Certaines prises étaient *réservées ou vendues au profit du Roi* :

1^o Celles qui étaient contraintes par la tempête de se réfugier dans un port français ; par exemple : l'*Anson*, entré à Port-Louis en 1748, et l'*Alligator* pris en rade de Locmariaquer le 8 octobre 1780.

2^o Celles qui sont capturées par des troupes de terre ou par des navires n'ayant pas de lettres de marque. Ainsi un navire de 400 t., le *Bristol*, est pris par un garde-côte en 1747 ; l'*Halifax*, arraisonné en 1762 par la batterie du fort de Groix, se rend aux troupes cantonnées dans l'île.

3^o Celles qui ont été saisies au moment de la déclaration de guerre : le *Bescher* et l'*Industrie*, navires anglais se trouvant à Belle-Ile, sont séquestrés, en février 1756, mais le produit de la vente est réservé, en vertu d'une ordonnance en date du 1^{er} juin.

Il est malaisé de préciser le bénéfice du Trésor royal sur les prises faites par les frégates ; le pourcentage des équipages est généralement mentionné, mais non pas les gratifications. En

outre, le roi se réserve d'accorder mainlevée de la part lui revenant quand il s'agit de reprises françaises ou neutres; les décisions de cette nature ne figurent pas toujours au dossier de l'Amirauté.

Le pouvoir royal ne considère d'ailleurs pas comme une source de profits les captures faites par ses navires; il s'attache avant tout à harceler et désorganiser la flotte ennemie.

Les armateurs privés, qui doivent amortir des frais d'armement et satisfaire les exigences de leurs actionnaires, ne peuvent avoir la même conception dans la conduite de leurs entreprises. Il semble, d'après les documents cités au cours de ce chapitre, que leurs profits matériels étaient bien aléatoires. Peut-être faudrait-il établir une distinction entre l'armateur-actionnaire qui réalise un bénéfice assuré sur l'équipement du corsaire, et le simple bailleur de fonds dont le gain dépend uniquement du succès de l'expédition maritime.

Quoi qu'il en soit, la guerre de course en Bretagne, au XVIII^e siècle, est beaucoup moins fructueuse qu'on ne se plaît à l'imaginer; les faillites des commerçants morlaisiens le prouvent³⁴ et les piètres résultats enregistrés à Lorient, Port-Louis et Vannes, le confirment. Néanmoins un bilan très net de la situation ne pourra être établi qu'après une série d'études consacrées aux différents ports de la province.

34. H. BOURDE DE LA ROGERIE, *Inventaire des fonds des amirautés de Morlaix et de Quimper*; introduction, p. LXXVII.

TROISIÈME PARTIE

LA GUERRE DE COURSE ET LE COMMERCE LOCAL

Pendant les trois périodes de guerre précédemment étudiées, les navires et les marchandises saisis sur l'ennemi et vendus à Lorient, Port-Louis et Vannes, ont atteint un chiffre d'environ neuf millions de livres.

Dans quelle mesure chacun de ces ports a-t-il bénéficié de cette source de revenus ?

Pendant la guerre de Succession d'Autriche et celle de Sept ans, *Port-Louis* tient le premier rang et 35 prises sont conduites à ses quais; les ventes ont lieu dans les magasins de Jacques Pesron ou de ses confrères : Boisanger, La Cour, Besnier, Veuve Baston; parfois aussi le jeu de boules couvert qui dépend de l'auberge Saint-Louis sert d'entrepôt. La liquidation de l'*Upton* et du *Keartre* qui a lieu au réfectoire des Récollets, dure 59 jours, ce qui indique son importance; aussi la publicité est-elle faite jusqu'à Rennes, Morlaix, Saint-Malo, Nantes, La Rochelle, Bordeaux, Le Havre et Rouen. Pour une cargaison de moindre importance on se contente de poser des affiches à Nantes et dans les ports de l'évêché de Vannes. Les marchandises sont livrables soit à bord, soit à terre au bout d'un délai de 21 jours; le paiement se fait au comptant jusqu'à 2.000 l.; au-dessus de cette somme on s'acquitte par lettres de change sur Paris, Nantes ou Saint-Malo, suivant le domicile des armateurs.

A l'époque de la guerre d'Indépendance des Etats-Unis, *Lorient* supplante complètement Port-Louis et totalise 78 entrées de prises. Quant à *Vannes*, elle ne reçoit, dans son avant-port de Conleau, que 5 navires ennemis. Par contre, elle conserve pendant longtemps le privilège d'être le seul siège de l'Amirauté; aussi plus de la moitié des adjudications se font à l'auditoire de cette juridiction alors que les marchandises sont emmagasinées à Port-Louis. Mais, à partir de 1778, les juges de l'Amirauté se transportent à Lorient pour y recevoir les enchères et leurs assises se tiennent à l'hôtel des ventes de la Compagnie des Indes.

Navires et marchandises trouvent aisément acquéreurs parmi les courtiers et négociants s'intéressant au commerce maritime.

Les *vaisseaux* pris sur l'ennemi jaugent au total 21.400 tonneaux et leur liquidation produit 2.300.000 livres. Les prix varient suivant l'âge et la bonne conservation de la coque. Pendant la guerre de Succession d'Autriche les bateaux, qui sont rarement de dimensions considérables, se vendent en moyenne de 50 à 60 l. par tonneau lorsqu'ils ont de 1 à 8 ans; entre 15 et 25 ans le prix varie de 15 à 25 l.

Les corsaires valent plus cher, surtout s'ils portent une artillerie considérable, comme le tableau ci-dessous le fait apparaître :

Corsaire de	2 ans	10 tonneaux	1 canon	650 l. (65 l. par t.).
—	10 — 20	—	6	— 1.300 l. (65 l. —).
—	30 — 200	—	22	— 1.400 l. (71 l. —).

Le barème est sensiblement le même pour la période de 1756 à 1762. Par contre, une hausse assez forte apparaît lors de la guerre d'Indépendance. A cette époque un navire de commerce de 150 t. se vend de 7.000 à 15.000 l. suivant son âge; soit, en moyenne, 68 l. par tonneau; les unités de 300 t. sont plus recherchées et leur valeur, qui oscille entre 25 et 45.000 l., atteint un prix moyen de 100 l. par tonneau. Pour les corsaires le taux varie entre 84 et 170 l. par tonneau.

Le roi se réserve la faculté de garder à son service certains corsaires ennemis; il les fait estimer, généralement bien au-dessus de leur valeur courante. Parfois l'acquisition est faite pour la Compagnie des Indes ³⁵.

Bien plus que les navires, les *cargaisons* représentent un capital considérable qui se chiffre par 6.620.000 l.

Les denrées de consommation en constituent la part principale (3.579.000 l.), notamment le sucre (1.787.000 l.), le tabac (559.000 l.), l'eau-de-vie (300.700 l.). Viennent ensuite les textiles et les vêtements (800.400 l.), les fournitures pour l'équipement des navires (148.800 l.), les dents d'éléphant (131.900 l.), les matériaux de construction et les métaux (66.900 l.); puis figurent en quantité variable les denrées ou objets les plus divers et les plus inattendus : jus de champignon, verrerie de Bohême, caisses de pipes, bijouterie, tableaux, sans parler de quelques esclaves nègres qui sont envoyés aux Iles pour être vendus.

Les *acheteurs* sont, soit des commerçants locaux qui se livrent au trafic maritime ou qui servent d'intermédiaires, soit des négociants étrangers à la Bretagne.

Pendant la période de 1744 à 1748, un des principaux adjudicataires est Jacques Pesron, de Port-Louis, qui prend à son compte plus de 111.400 l. de marchandises et 2 navires, le *Maynard* et le *Lyon*, qu'il fait valoir pour MM. Luker, de Nantes, Durand de Beauval et de Griseux et M^{lle} de Vernon ³⁶; il représente les armateurs de huit corsaires bretons qui l'ont choisi pour commissionnaire; c'est, sans contredit, le principal commerçant de sa cité. A Lorient, Étienne Perrault joue un rôle analogue; il achète 2 prises et un stock de denrées valant plus de 98.000 l.; correspondant des armateurs de l'*Aimable-Grenot* et de la *Marquise-de-Tourny*, il est en relations avec

35. Le ministre Maurepas conseille à Clairambault de retenir pour le service du roi la frégate le *Bristol* et de remettre ensuite le navire à M. de Godeheu, directeur de la Compagnie des Indes; 4 décembre 1747. — Arch. du Morb., 9 B 169.

36. Arch. du Morb., 9 B 58, f° 4, v°, et 6. — H. BUFFET, *op. cit.*, p. 33, 77, 192.

Athanase Jolif, de Saint-Malo, qui lui propose, pour lui et ses amis, des parts dans l'équipement d'un nouveau corsaire. D'autres commissionnaires de Lorient s'intéressent aux liquidations de prises : Bernard La Freté, originaire de Bayonne, qui agit pour l'armateur malouin de Juttignay; Thomas Baudouin, nommé par acte notarié du 12 décembre 1744, correspondant de Dumesnil à Rouen et de Dubocage, au Havre.

De nombreux commerçants bretons se portent acquéreurs dans les ventes : la veuve Bouczo, appartenant à la bourgeoisie de l'évêché de Vannes; Stéphant, Crozet, Le Roux des Saudrais, la demoiselle Gensce, de Port-Louis; Ramazeille, Quimper, Fermier, Dussault, Mancel, Guillois, de Lorient³⁷; ce dernier négocie surtout pour le compte de la Compagnie des Indes; à Vannes on note Advice des Ruisseaux³⁸, Colas, Jan de Bellefontaine; à Auray, Boullay de la Giraudière; à Brest, Jasme³⁹, Fourcade; à Nantes, de Tollenaere, Guillaume Grou, Le Roy de la Clertais, Struykman (21.700 l. de toiles).

Parmi les principaux adjudicataires figurent encore Cruypenning (194.300 l. de sucre et tabac), Rodrigue, de la Rochelle (98.500 l. de sucre, café, toiles), Duchalonge (42.700 l. de sucre et toiles), Zollicof (42.700 l. de sucre); Stierling (41.000 l. de sucre).

Au cours de la guerre de Sept ans, les prises sont rares et les ventes peu importantes; on note cependant Hellot, de Rouen, qui achète pour 84.700 l. de sucre et coton, et Guillo du Bodan, armateur vannetais⁴⁰, qui se fournit en résine et eau-de-vie (20.800 l.).

37. Sur Ramazeilles, voir Arch. du Morb., E 2264; sur Quimper et Fermier, les registres 11 B 69-73, 99-109. — L'activité des courtiers de Lorient a été étudiée par L. GUILLOU, *André Vanderheyde et ses opérations (1756-1765)*, dans *Ann. de Bret.*, t. XXXIII, 1918-1919, p. 13, 189, 379, 536.

38. Les papiers d'Advice des Ruisseaux sont aux Arch. du Morb., 11 B 42-63.

39. Jasme achète le corsaire *Sally and Fanny* qu'il revend à Guillaume Grou, de Nantes (1747). — Arch. dép. du Morb., 9 B 58, f° 9, v°.

40. Voir : RAUT et LALLEMENT, *Vannes autrefois. La traite des nègres*, dans le *Bull. de la Soc. polym.*, 1933, p. 53.

Au nombre des acquéreurs locaux s'inscrivent encore : le chevalier de Coué, la Rive-Gravé et Freneau, de Vannes; Pesron fils et Calvé, de Port-Louis; la demoiselle Aubert, de Belle-Ile. Les navires trouvent généralement preneurs sur place : la veuve Foucaud et ses fils, de Lorient, se font adjudger 4 bâtiments; on relève, en ce qui concerne Port-Louis, les noms de Stéphan, Crozet, Pesron, Calvé; pour Vannes : Barthélemy Colas, la veuve Gravé de la Rive, Freneau, Mathurin et Gabriel Danet; sont également mentionnés : André Galwey, de Nantes, Durand, du Croisic, Couillaudeau, de la Rochelle, Gaspard Thim, de Rotterdam ⁴¹.

La guerre de 1778-1783 marque, à Lorient, une période de grand essor. Parmi les adjudicataires de cargaisons figurent en bonne place les négociants de cette ville : Monistrol (164.000 l. de denrées diverses et 1 navire), Bérard (138.700 l. et 7 navires), Price (59.700 l.), Henry de la Blanchetais (44.300 l.), Borne-Bonnet, Esnoul des Châtelets, Galabert, Laborde, Lapotaire et Vallée, armateurs de la *Grand-Ville* et acquéreurs de deux navires, Lazé, Mancel, Sachs (1 navire), Salomon; la plupart de ces noms sont inscrits sur la liste des consuls de Lorient.

D'autres commerçants paraissent spécialisés dans le rôle de correspondants ou commissionnaires : Gourlade (62.000 l.), qui joue un rôle prépondérant dans l'armement du *Bonhomme-Richard*, Lavaysse (82.500 l. et 2 navires), Mazois (55.000 l.), correspondant d'armateurs granvillais, Gérard (52.000 l.), Boisset, Bondeville (2 navires), Cordon (3 navires), Filliaux.

Quant aux frères Delaye qui quittent le Havre en 1770 pour s'établir à Lorient, leur activité est grande pendant la guerre d'Indépendance; ils achètent 5 navires et 149.000 l. de marchandises; ils arment deux corsaires et sont intéressés dans plusieurs entreprises de course; leur rôle comme courtiers n'est pas moins important ⁴².

41. Les acquéreurs de navires sont portés dans les liasses de ventes des prises et dans le registre de l'Amirauté 9 B 59, f° 23, v°, 30, v°, 41, 48, 56, 73, v°.

42. Fonds Delaye : Arch. du Morb. E 2340-2445.

Une autre maison du Havre : Mangon-Laforest et Lanchon, se livrant au trafic négrier, installe une succursale à Lorient où elle se fait adjuger 3 prises.

Quelques négociants bretons viennent s'approvisionner aux ventes de l'Amirauté ; le principal acquéreur est Alexandre et Le Seigneur, de Brest, qui pratique la commission et la course (312.500 l. de denrées, surtout du sucre, et 1 navire). Deurcher et de Coene, de Nantes, achètent, le premier un lot de sucre et le second un lot d'étoffes (75.000 l.); d'autres Nantais participent aux enchères : Berthault, aîné, Cordé, Feydeau, Gaudin et Cuissard, Giraud et Raimbaud, Langevin, Le Masnis et fils, Mauduit, de Tollenaere cadet, Tourgouilhet. A côté d'eux citons encore : Forterie de Valmont, de Granville, Guillemé-Brulon, marchand vannetais, et les malouins de Segray-Beaugeard, armateurs du *Breton* et adjudicataires de deux prises.

Certains négociants paraissent étrangers à la Bretagne : Machstaff qui s'approvisionne en tabac (301.200 l.), Dupuch (sucre : 91.300 l.), Quatrefages, de Paris (dents d'éléphants : 80.300 l.), Ryedy et Thurninger (76.200 l.), Geoghegan (47.000 l.), Dacosta, Rodrigue fils, de la Rochelle (2 navires).

Parmi les acquéreurs de navires se trouvent plusieurs commerçants d'Ostende : P. Gavanon, Baron fils, Schultz-Serruys, Connely et Arthur, Grégory, Famin et Rigoult, ainsi qu'un habitant de Bruges, Valentin Jacoby.

L'entrée en action sur les côtes de France des navires américains crée des relations maritimes nouvelles dont Lorient bénéficie largement. Les corsaires du Congrès ont des correspondants à demeure dans cette ville : William et Moore, Cunning et Maccarthy, Nesbit, Barclay et James Moylan⁴³. Moylan, ainsi que le français Goullade, sont les hommes de confiance du commodore Jones ; celui-ci fait de longs séjours à Lorient pour l'armement du *Bonhomme-Richard* et de

43. Moylan cède à Guillaume Haywood, américain, la *Marie-Fearon*, 250 t. — Arch. du Morb., 9 B 61, f° 127, v°.

l'Alliance; il s'était attaché à cette ville et à ses habitants; aussi écrivait-il, en décembre 1779 : « l'amitié du peuple de Lorient me paraît plus sincère que les amabilités de la Cour dont j'ai été si longtemps dupe ⁴⁴. »

Un autre capitaine de corsaire américain : Hugh Hill, commandant le *Cicéron*, se rend à Lorient en 1782 et y achète 3 navires.

Quant aux agents commerciaux des Etats-Unis, ils sont parmi les principaux adjudicataires de denrées : Nesbit, pour 156.000 l., Cunning et Maccarthy pour 57.800 l.

Ainsi, Lorient a bénéficié de la présence des Américains pendant la guerre d'Indépendance; mais, fait plus important, des liens commerciaux se sont établis à cette époque qui lui ont valu, après la signature de la paix, en 1783, de devenir tête de ligne des transatlantiques et port franc pour les denrées des Etats-Unis. On doit en outre penser que, grâce à ce nouvel essor économique, Lorient a pu être choisi de préférence à d'autres ports, comme siège de la Compagnie des Indes fondée en 1786 par Calonne.

* * *

En résumé, les négociants et courtiers de Lorient, Port-Louis et Vannes, se sont intéressés aux entreprises des corsaires pendant le cours du XVIII^e siècle, mais leur rôle actif est plutôt modeste et le profit qu'ils en ont tiré provient surtout de la vente des prises amenées par des navires armés dans d'autres ports du royaume. Il suffit d'ailleurs d'examiner les comptes de ces commerçants pour se convaincre que leurs préférences allaient vers un trafic plus pacifique et moins aléatoire; la guerre de course n'a été pour eux qu'un appoint appréciable pendant les périodes d'hostilité où les échanges maritimes se trouvaient sensiblement réduits.

P. THOMAS-LACROIX.

44. *Calendar of Paul Jones*, 15 décembre 1779.

ANNÉE	NAVIRES PRENEURS	PORTS D'ARMEMENT	PRISES OU REPRISES	TONNAGE DES PRISES
1744	<i>Charles-Marie</i>	Granville.	<i>Ranger</i> .	140 t.
	<i>Marquis-des-Beaux</i>	—	<i>Elisabeth</i> .	240 t.
	<i>Marie-Madeleine</i>	Saint-Malo.	<i>Aigle-Volant</i> .	13 t.
	<i>Vestale</i>	—	—	—
	<i>Barnabas</i>	—	<i>Keatire</i>	260 t.
	<i>Juste, frégate royale</i>	—	<i>Upton</i> .	250 t.
	—	—	<i>Anglésea</i> .	—
	<i>Apollon (armé au 5^e)</i>	Rocheport.	<i>Hirondelle</i> .	—
	<i>Gironde</i>	—	<i>Esmonth</i> .	—
	<i>Dauphine</i>	Bayonne.	<i>Brochet</i> .	—
1745	—	—	<i>Diligence</i> .	250 t.
	—	—	<i>Saint-Charles, reprise</i> .	—
	<i>Valeur</i>	Nantes.	<i>Phénix, reprise</i> .	—
	<i>Bellone</i>	—	<i>Royal-Oak</i> .	100 t.
	—	—	<i>Brochet</i> .	—
	<i>Mars</i>	—	—	—
	—	—	<i>Prophète-Daniel</i> .	—
	<i>Marquise-de-Tourmy</i>	Bordeaux.	<i>Fanny</i> .	60 t.
	<i>Gironde</i>	Rocheport.	<i>Hirondelle</i> .	110 t.
	<i>Fine (armée au 5^e)</i>	—	<i>Suzanne</i> .	200 t.
	—	—	<i>Cerf-ou-Alfred</i> .	200 t.
	<i>Émeraude (armée au 5^e)</i>	—	—	—
	<i>Terrible, frégate royale</i>	—	<i>Jacques</i> .	80 t.
	<i>Zéphir</i>	—	<i>Lively</i> .	130 t.
	<i>Tonnant</i>	—	<i>Hussard</i> .	—
<i>Vainqueur</i>	Brest.	<i>Saint-Joseph, reprise</i> .	20 t.	

ANNÉE	NAVIRES PRENEURS	PORTS D'ARMEMENT	PRISES OU REPRISES	TONNAGE DES PRISES
1746	<i>Hermine</i>	Nantes.	<i>Boston.</i>	80 t.
	.....	—	<i>Union.</i>	
	.....	—	<i>Charles.</i>	
	.....	—	<i>Good-Intent.</i>	
	.....	—	<i>Lyon.</i>	250 t.
	<i>Sirène (armée au 5^e)</i>	Brest.	<i>Drusley-Galley.</i>	300 t.
	<i>Embuscade</i> —	Le Havre.	<i>Shoreham.</i>	
	<i>Zéphir</i> —	—	<i>Sainte-Anne, reprise.</i>	70 t.
	.....	—	<i>Maynard.</i>	210 t.
	.....	—	<i>Nancy.</i>	70 t.
	<i>Mercure, frégate royale</i>	—	<i>Easton.</i>	
	<i>Aurore,</i>	—	<i>Canard.</i>	120 t.
	<i>Clasior,</i>	—		
<i>Terrible,</i>	—			
<i>Étoile</i>	—			
<i>Aimable (Cie des Indes)</i>	—			
<i>Prince-de-Conti</i> —	Lorient.	<i>Sally and Fanny.</i>	180 t.	
<i>Casimir, frégate royale</i>	—	<i>Shoreham.</i>	200 t.	
<i>Vigilant</i>	—	<i>Duc de Bedford.</i>	300 t.	
<i>Aimable-Grenot</i>	Granville.			
<i>Conquérant</i>	—	<i>Catherine-Marie.</i>	400 t.	
<i>Tavignon</i>	—	<i>Résolution.</i>	130 t.	
<i>Saint-Nicolas</i>	Saint-Malo.	<i>Clarendon.</i>	300 t.	
<i>Maréchal-de-Saxe, frégate royale</i>	Saint-Sébastien.	<i>Louther.</i>	120 t.	
<i>Mutine,</i>	—	<i>Triomphe.</i>	40 t.	
.....	—	<i>Chasseur.</i>	10 t.	
.....	—	<i>Fly.</i>	10 t.	
<i>Sirène, frégate royale</i>	—	<i>Providence.</i>	130 t.	
.....	—	<i>Duc-de-Beaufort.</i>	50 t.	
.....	—	<i>Pierre.</i>		
1747				
1748				
1756				

ANNÉE	NAVIRES PRENEURS	PORTS D'ARMEMENT	PRISES OU REPRISES	TONNAGE DES PRISES
1757	<i>Glorieux</i>	La Rochelle.	<i>Saint-Joseph</i> .	90 t.
	<i>Comte-de-Saint-Florentin</i>	Saint-Malo.	<i>Neptune</i> .	200 t.
	<i>Tavignon</i>	—	<i>Molly</i> .	140 t.
	<i>Préôt-de-Paris</i>	Bordeaux.	<i>Ball</i> .	140 t.
	<i>Sauterelle</i>	—	<i>Rosalie</i> , reprise.	
	<i>Hyacinthe</i> , frégate du roi.....	Brest.	<i>Hazard</i> .	
	<i>Pomone</i> , —	—	<i>Jeune-Cornelis</i> , reprise.	180 t.
	—	—	<i>Saint-Georges-des-Bermudes</i> .	90 t.
	<i>Thétis</i> , —	—	<i>Babette</i> , reprise.	50 t.
	—	—	<i>Parleur</i> .	50 t.
1758	<i>Comtesse-de-Bentheim</i>	Saint-Malo.	<i>Boscawen</i> .	35 t.
	<i>Machault</i>	Granville.	<i>Parleur et Boscawen</i> .	
	<i>Anémone</i> , frégate du roi.....	—	<i>Minerve</i> .	80 t.
	<i>Félicité</i> , —	—	<i>Widow</i> .	50 t.
	<i>Tourterelle</i> , —	—	<i>Saint-Clément</i> , reprise.	15 t.
	—	—	<i>Minerve</i> .	150 t.
	<i>Arc-en-Ciel</i> , —	—	—	25 t.
	<i>Danaë</i> , —	—	—	
	<i>Bizarre</i> , —	—	<i>Françoise</i> , reprise.	50 t.
	<i>Menette</i>	Lorient.	<i>Charleston</i> , rançonné.	
1759	—	—	<i>Bizarre</i> , rançonné.	
	—	—	<i>Polly</i> .	
	—	—	<i>Récolte</i> .	
	—	—	<i>Homard</i> .	
			<i>Pierre-Joseph</i> .	

ANNÉE	NAVIRES PRENEURS	PORTS D'ARMEMENT	PRISES OU REPRISES	TONNAGE DES PRISES
1778	Gentille,		Nelly.	90 t.
	Amazona,		—	
	Vainqueur,		Swan.	
	Sensible,		Saint-Pierre.	
	Général-Mifflin,		Marie-Fearon.	250 t.
	Grand-Ville,	100 t.	Elisabeth, reprise.	250 t.
	—		James.	80 t.
	—		N.-D.-de-Bigogne.	
	—		Fortune.	
	Monsieur,		Endeavour.	200 t.
1779	—		Héros.	80 t.
	—	Granville.	Espérance.	
	—		Katty.	120 t.
	—		Matty.	250 t.
	—		L'Océan.	40 t.
	—		Bellone.	
	1 ^{er} Comte-d'Artois,	350 t.	Endeavour.	
	—		Folly.	
	Escadre Jones,		Fortune.	150 t.
	—		May-Flower.	70 t.
1779	—		Sérapis.	
	Escadre de Vaudreuil (Résolue, Nymphe, Epervier),		Jumon.	65 t.
	Ménagère, frégate royale,		Marguerite.	80 t.
	Terpsichore, frégate du roi,		Mary.	150 t.
	Belle-Poule,		Hende.	
		Singulier, reprise.		

ANNÉE	NAVIRES PRENEURS	PORTS D'ARMEMENT	PRISES OU REPRISES	TONNAGE DES PRISES
1779	<i>Sibylle</i> , frégate du roi.....		<i>Sanguier</i> , reprise.	
	<i>Solitaire</i> , —.....		<i>Crache-Feu</i> .	
	<i>Bizarre</i> , —.....		—	
	<i>Surveillante</i> , —.....		—	
	<i>Inconstante</i> , —.....		—	
	2 ^e <i>Comie-d'Artois</i>	Lorient.	<i>Catherine</i> .	250 t.
	—.....	—	<i>London</i> .	100 t.
	—.....	—	<i>Marguerite</i> .	160 t.
	—.....	—	<i>Vénus</i> .	180 t.
	—.....	—	<i>Hope</i> .	300 t.
1780	<i>Duguay-Trouin</i>	Le Havre.	<i>Betsy</i> , rançonnée.	
	<i>Prince-Noir</i>	Boston.	<i>Hereford</i> , —	
	—.....	—	<i>Polly</i> —	
	—.....	—	<i>Nomey</i> —	
	—.....	—	<i>Chauce-Souris</i> .	
	<i>Bellone</i> , frégate royale.....		<i>Douce-Amie</i> , reprise.	75 t.
	<i>Vénus</i> , —.....		<i>Lord Amherst</i> .	160 t.
	—.....		<i>Alerte</i> .	120 t.
	—.....		<i>Impératrice-de-Russie</i> .	220 t.
	—.....		<i>Louise</i> , reprise.	
1781-1782	<i>Charmante</i> , —.....		<i>Prince-Guillaume-Henry</i> .	330 t.
	<i>Chevreuil</i> , —.....		<i>Vengeance</i> .	
	<i>Friponne</i> , —.....		—	
	<i>Magicienne</i> , —.....		<i>Albion</i> .	90 t.
	<i>Étourdhe</i>		<i>Renommée</i> .	
	<i>Madame</i>	Granville.	<i>Les Frères</i> .	
	—.....	—	<i>Pedgué</i> .	85 t.
	—.....	Calais.		
	—.....			
	—.....			

ANNÉE	NAVIRES PRENEURS	PORTS D'ARMEMENT	PRISES OU REPRISES	TONNAGE DES PRISES
1781-1782	<i>Aigle</i>	Saint-Malo.	<i>Esmeralda.</i>	160 t.
	—	<i>Esther.</i>	70 t.
	—	<i>Rodney.</i>	90 t.
	—	<i>Levrette.</i>	70 t.
	—	<i>Marie-Louise.</i>	45 t.
	—	<i>Revanche.</i>	100 t.
	—	<i>Sainte-Barbe.</i>	35 t.
	—	<i>Saint-Jacques.</i>	45 t.
	—	<i>Sophie-Albertine.</i>	
	—	<i>Nanette, reprise.</i>	
	—	<i>Mullest-Hall.</i>	100 t.
	—	<i>Anna-Theresia.</i>	270 t.
	—	<i>Nancy-de-Cork.</i>	180 t.
	—	<i>Nancy-de-Fresquer.</i>	
	—	<i>Georges.</i>	
	—	<i>Lark.</i>	
	—	<i>Lady-de-Graaf.</i>	350 t.
	—	<i>Diana.</i>	450 t.
	—	<i>Caroline.</i>	140 t.
	—	<i>Kilkenny.</i>	
	—	<i>Robert-et-Mary.</i>	
	—	<i>Saint-Alexis, reprise.</i>	
	—	<i>Commerce.</i>	
.....	—	<i>Katty.</i>	200 t.	
.....	—	<i>Betsy.</i>		
.....	—	<i>Sully.</i>		
.....	—	<i>Tartare.</i>		

ANNÉE	NAVIRES PRENEURS	PORTS D'ARMEMENT	PRISES OU REPRISES	TONNAGE DES PRISES
1781-1782	<i>Amazona</i> , frégate royale..... <i>Fraponne</i> , —..... <i>Gloire</i> , —..... <i>Astrée</i> , —..... <i>Conquérant</i> , —..... <i>Gentille</i> , —..... <i>Hirondelle</i> , —..... <i>Victoire</i> , —..... —..... <i>Alliance</i> , frégate du Congrès..... <i>Fanfaron</i> , frégate du roi..... <i>Facteur</i> , —..... <i>Guyane</i> , —..... <i>Audacieux</i>		<i>Peter</i> . <i>Adventure</i> . — <i>Sally</i> . <i>Betsy</i> . <i>Milk-Maid</i> . <i>L'Hariot</i> . <i>Jean-François-Marie</i> . <i>Alerte</i> , reprise. <i>Limerick-Paquet</i> . — <i>Alerte</i> . <i>Aimable-Louise</i> , reprise. — <i>London</i> . <i>Cassandre</i> .	80 t. 70 t. 250 t. 140 t. 160 t. 400 t.
1783		Baltimore.		