

La guerre de course en France de Louis XIV à Napoléon I^{er}

L'apogée de la marine à voile

Actes du colloque international
Paris, Ecole militaire, les 10, 11, 12 juin 1987

La distinction entre pirate et corsaire est maintenant suffisamment connue pour qu'il soit inutile de la rappeler ici¹. Dans le cas de l'Europe atlantique de la seconde moitié du XVIII^e siècle, la course était strictement définie par un arsenal juridique qui empêchait toute confusion avec la piraterie. Aux Antilles, il en allait tout autrement². Les travaux récents ont permis de montrer l'importance économique et militaire de la course dans la croissance économique de l'Angleterre et de la Hollande.

Ainsi, la guerre anglo-espagnole de 1585-1604 joua à cet égard un rôle décisif dans la vocation maritime et coloniale anglaise. La piraterie endémique laissa la place à une course de plus en plus contrôlée. Pourquoi courir le risque d'être pendu alors que le roi Jacques I^{er} accordait généreusement les lettres de marque ? Plus de 100 corsaires furent armés annuellement. La population maritime passa de 16 000 à 48 000 personnes et les constructions navales connurent un essor remarquable. Les corsaires fournirent l'embryon du corps de marins expérimentés qui servirent dans la Royal Navy comme dans la pêche à Terre-Neuve et au long cours. Mais la course engendra aussi la contre-course et les corsaires espagnols causèrent de lourdes pertes au commerce anglais¹.

La course et la piraterie entraînèrent la création de convois. Si la marine espagnole a connu un déclin incontestable à partir de la défaite de l'Invincible Armada, ses convois furent d'une remarquable efficacité comme l'a montré Pierre Chaunu : au total 76 navires perdus de 1506 à 1650, jaugeant 13 609 tonneaux pour un total de 3 729 792 tonneaux, soit 0,36 %. En revanche, pendant les premières années de la guerre contre la Hollande, la Chambre d'Assurances de Paris paya, pour la seule année 1672, 410 103 livres au titre des pertes subies par les armateurs français du fait des Néerlandais prouvant ainsi la médiocre efficacité des convois français³.

Il n'est pas possible dans un article de traiter un sujet aussi vaste. J'ai donc choisi de faire une mise au point sur l'état de nos connaissances pour la course pendant les guerres de Louis XIV puis un rapide bilan statistique des corsaires sous les règnes de Louis XV et Louis XVI. Enfin, l'étude des guerres de la Révolution et de l'Empire aura surtout comme but d'inciter les chercheurs à se pencher sur cette période qui le mérite et qui a été trop négligée.

¹ *Course et Piraterie*, colloque CFHM San Francisco, 1975 ???

² ?????

³ Pierre Chaunu, *Séville et l'Atlantique*, Paris 1956-1957, VI, 1, p. 341 et VI, 2, p. 923.
Jean Delumeau, *Exploitation* ???

La course au temps du roi-Soleil la guerre de Hollande

Colbert a toujours été un partisan de la guerre de course mais d'une course codifiée. L'ordonnance de 1681 reprit l'obligation faite au capitaine de se munir d'une lettre de marque avant l'appareillage et l'obligation pour l'armateur de verser une caution de 10 000 livres puis de 15 000 livres. Le propriétaire du navire capturé pouvait se défendre auprès de la justice de l'Amiral de France comme le rappelait Colbert à son fils en 1671 :

« La justice de l'amiral s'étend sur tout ce qui se passe en mer et partout om le flot de mars s'étale. Elle s'exerce par les sièges de l'Amirauté : l'appel va aux Chambres de l'Amirauté établies dans tous les Parlements et l'appel de ces Chambres va au Parlement »⁴.

Il rappelait ces mêmes principes à l'intendant de Dunkerque Céberet qui avait fort à faire avec les armateurs corsaires des Flandres habitués à une semi-piraterie remontant à l'occupation espagnole, époque où les lois du roi d'Espagne étaient moins strictes que celles de la France⁵ :

« Il ne faut pas que les armateurs s'attendent sous prétexte de la guerre contre les Hollandais que l'on établisse une piraterie contre toutes les nations. Jamais le roi ne confisquera une prise faite sur les alliés... Sa Majesté fera toujours rendre justice pour la mainlevée ou adjudication des prises... Je rapporte moi-même toutes les prises et en vois toutes les procédures, et c'est le roi qui juge en personne, et il n'y en a aucune jugée dont le je fasse connaître la justice en quatre mots par toutes mes lettres ».

Le jugement de bonne prise était du ressort du Conseil de Marine, créé en 1627 par Richelieu. C'est à ce conseil que Colbert faisait allusion dans la lettre ci-dessus. Le 9 mars 1695, à la majorité du comte de Toulouse, le Conseil de Marine fut définitivement réorganisé mais dès le 23 septembre 1676. Colbert créait un Conseil des Prises. Dorénavant, les jugements furent rendus sous forme d'ordonnances de l'Amiral, remis au Secrétaire général de la Marine qui les envoyait aux officiers d'amirauté chargé de les exécuter. Pour l'historien, cette réorganisation est très importante car elle est à l'origine d'une des sources principales en matière de prises : les comptes de l'Amiral, source malheureusement incomplète et statistiquement utilisable surtout à partir de 1695. Avant cette date, il y avait conflit entre les parlements et les juges de l'Amirauté. Ainsi, en Bretagne, la justice maritime était exercée par les officiers commis par le duc de Chaulnes : ces derniers refusaient par exemple de reconnaître les commissions en guerre délivrées par l'Amiral. Louis XIV résolut habilement le conflit à partir de 1695 en le nommant gouverneur de Bretagne.

Ainsi, il n'existe pas de séries statistiques complètes et relativement homogènes pour la course pendant la guerre de Hollande. En cas de prise, l'armateur devait verser une part de ses profits à l'amiral de France, part qui fut confirmée dans l'ordonnance de 1681 et fixée à 10 %, le 1/10^e de l'Amiral. Registres de congés de guerre, jugement des prises et 1/10^e de l'Amiral sont

⁴ ????

⁵ ???

devenus les sources principales des historiens auxquelles se rajoutent les enquêtes puis les statistiques du Secrétaire d'Etat à la Marine, dont beaucoup ont disparu.

Pour la guerre de Hollande, on ne peut guère utiliser de statistiques complètes. Seul le port de Dunkerque échappe partiellement à cette lacune grâce aux travaux des historiens de Jean Bart. D'après Armel de Wismes, en six ans, les Dunkerquois auraient capturés 384 bâtiments représentant 3 787 695 livres. Jean Bart livra 10 combats et s'empara de 81 navires. Louis Lemaire, se fiant aux travaux de Faulconnier et d'Henri Malo estima que les prises se montaient à 450 navires pour la plupart des hollandais, d'un montant total de 5 millions de livres. Il signalait 27 corsaires en 1676 et 50 en 1678⁶. En 1677, un état des capitaines corsaires de Dunkerque en note 26 en mer plus 7 disponibles⁷. Alain Cabantous estime le volume total de la course pendant cette guerre à 5 500 000 livres et remarque que la population de Dunkerque passa de 5 323 habitants à 7 000 en 1676, confirmant la prospérité du port en temps de guerre⁸.

La plupart des grands ports mentionne des armements corsaires mais sans qu'il soit possible de faire un bilan. A Saint-Malo, la construction de la place de la Hollande s'expliquerait par les succès des corsaires remportés pendant la guerre de Hollande⁹.

Comme le souligne Jean Meyer, parler de la course, c'est tenter de répondre à trois questions fondamentales¹⁰ :

« Comment ont été réunis les capitaux nécessaires à la course ? Quels ont été les procédés de course utilisés ? Quel est le bilan final de la course, cette dernière question – qui conditionne toutes les autres – déborde de loin le simple intérêt régional. Car elle est en réalité double. Quel est ensuite le bilan social – qui peut être sensiblement différent du précédent ».

Pour la guerre de Hollande, on peut seulement tente de répondre à la deuxième question et seulement pour Dunkerque. Les études sur Jean Bart et les Capres de Dunkerque sont assez précises sur les types de navires. La course commença avec des bâtiments minuscules. Un état de 1674 signale à Dunkerque deux petites frégates *La Mignonne* et *la Trompeuse*, armées de 8 et 12 canons, une double chaloupe et neuf barque longues. En mars 1674, Jean Bart reçut son premier commandement : le Roi David de 35 tonneaux et 35 hommes d'équipage. Colbert nous renseigne sur les résultats de cette année 1674 dans une lettre adressée aux Malouins¹¹ :

« Les frégates malouines ne feront rien tant qu'elles demeureront en Manche et si elle ne taschent pas d'approcher de Hollande. Les petits bastiments armés en course à Dunkerque ont gagné cette année cinq cent mille écus parce que les armateurs les ont fait aller vers le Texel et le Vieland et qu'ils n'ont fait aucun voyage sans ramener un, deux, trois ou quatre vaisseaux ».

Le 2 avril 1674, Jean Bart, de conserve avec l'Alexandre commandé par son ami Keyser capturait un dogre chargé de charbon de terre. A la fin de l'année, il avait fait sept prises valant 260 000 livres¹¹. Ainsi, on peut affirmer que le début de la course dunkerquoise a été presque totalement autofinancée. Plusieurs raisons se conjuguent. A chaque début de conflit, les navires marchands ennemis sont insuffisamment escortés – le phénomène se retrouve à chaque guerre, y

⁶ Louis Lemaire, *Histoire de Dunkerque*, Dunkerque, 1927, p. 226.

⁷ Armel de Wismes, *op. cit.*, p. 61.

⁸ Alain Cabantous, *La mer et les hommes*, Dunkerque, 1980, pp. 34 et 46.

⁹ Abbé J. Foulain, *Duguay-Trouin et Saint-Malo*, cité corsaire, Paris, 1882, p. 241.

¹⁰ Jean Meyer, *La course, romantisme, exutoire social, réalité économique, essai de méthodologie*, Annales de Bretagne, juin 1971, p. 317.

¹¹ Henri Malo, *Les corsaires dunkerquois et Jean Bart*, 2 tomes, paris, 1913 et 1913, tome 2, pp. 90 et 97.

compris au XX^e siècle –. Par conséquent, des navires faiblement armés mais montés par des hommes décidés pouvaient faire des prises fructueuses. L'analyse des prises de la guerre de la ligue d'Augsbourg permet de montrer que la plupart des prises dunkerquoises sont des navires de pêche, des caboteurs et des navires charbonniers. D'autre part, les barques longues de Dunkerque étaient de modestes chaloupes ne nécessitant pas un gros investissement. Jean Meyer les classe dans la course de type 1, celle qui utilise un petit navire et a recours à un financement exclusivement local¹².

Cependant ce type de course rencontra vite ses limites car les Hollandais escortèrent même les petits convois. Dès lors, il fallut armer de plus gros corsaires. L'ascension de Jean Bart va de pair avec la taille de ses navires : en août 1674, la *Royale* de 60 tonneaux, 8 canons et 80 hommes ; en 1675, une frégate de 12 canons ; en 1676, la frégate *La Palme* de 220 tonneaux, 26 canons et 180 hommes ; en novembre 1676, la frégate le *Neptune*. S'il est vrai que Jean Bart aimait et recherchait le combat, seuls ses derniers bâtiments lui permettaient d'attaquer les petits convois hollandais : 21 janvier 1675, un convoi de 26 pêcheurs escortés par 2 frégates de 12 canons ; 26 mars 1678, 8 bélandres escortées par 3 navires de guerre et surtout sa plus belle prise un navire colonial venant de Curaçao et allant à Amsterdam.

La cause me semble entendue, les plus belles prises allaient aux corsaires du type 2 mais le financement changeait. Il fallait alors faire appel à un financement qui dépassait le cadre local. Colbert aurait voulu que les armateurs se regroupent pour armer une petite escadre de corsaires. Hubert, l'intendant du port de Dunkerque lui répondit alors¹³ :

« Si Sa Majesté pense simplement à porter ceux de Dunkerque à faire la guerre à ses ennemis de la manière qu'ils ont fait, il n'y a pas de nécessité de les obliger tous à faire de fortes escadres.

Outre qu'il n'y aurait pas assez de matelots, il y aurait moins à espérer pour eux, et de mal à faire aux autres. Où le commerce des ennemis cesserait, voyant des forces dehors, ou ils en auraient d'autres pour le favoriser. Dans la disposition où sont la plupart des armateurs de leurs vaisseaux ; il y a tant de personnes intéressés que souvent ils ont peine à convenir de ce qu'ils ont à faire.

Pour le dessein qu'on aurait de les joindre tous ensemble, il faudrait les pressentir et quasi leur dire la pensée qu'on aurait, ce qui me paraît de conséquence. La mienne serait de préparer adroitement ceux qui ont les plus considérables bâtiments, leurs offrant quelques secours ; même si Sa Majesté voulait leur accorder de ses frégates, les donner en place de celles qui n'auraient pas de disposition à se joindre à eux, on pourrait demander le dixième des prises qui se feraient , leur laissant le reste pour augmenter la part des matelots et pour les désintéresser d'ailleurs. De la sorte, ils pourraient s'engager dans les dépenses d'armement qui ne sont pas de peu de considération... ».

Il poursuivait en soulignant la baisse du profit à Dunkerque :

Ainsi, outre les frégates de Sa Majesté, il les faudra secourir d'ailleurs, les intéressant de telle sorte que l'apparence de profits les fasse agir... De cette sorte, on pourra être en état d'attaquer toutes les flottes qui entrent et sortent, et incommoder extrêmement les ennemis de Sa Majesté... ».

¹² Jean Meyer, art. cit., pp. 316-317.

¹³ Henri Malo, *Les corsaires...*, op. cit., tome 2, pp. 60 et 80.

On ne peut malheureusement pas en déduire plus pour la guerre de Hollande, ce qui empêche des comparaisons valables avec les guerres ultérieures mais déjà se trouvaient posés les principaux problèmes de la course : efficacité militaire, rentabilité, politique de l'Etat...

La course pendant la guerre de la ligue d'Augsbourg

a. De Saint-Léger a chiffré dans sa thèse publiée en 1900 la course dunkerquoise pendant la guerre de la ligue d'Augsbourg à 6 436 prises vendues 22 167 000 livres. John Bromley a critiqué brillamment ces estimations tirées de *La description historique de Dunkerque*, de Faulconnier, parue en 1730¹⁴. De nombreuses archives de Dunkerque et de la région ayant brûlé dans les deux conflits mondiaux, il est impossible de revérifier ces résultats. Un sondage dans les jugements des prises de l'Amiral de France (qui ne commencent qu'en 1695) donne les résultats suivants¹⁵ :

Jugements de bonne prise de l'Amiral de France

	1695	1696	1697	1698	TOTAL
Dunkerque.....	285	362	289	9	945
Calais.....	18	30	22	–	70
Boulogne.....	14	3	10	–	27

Le sondage porte sur les lieux où les prises ont été conduites et vendues ; c'est pourquoi j'ai ajouté Calais et Boulogne qui, pendant cette guerre, connurent une activité corsaire réduite mais qui étaient des ports fréquentés par les Dunkerquois lorsque pour des raisons de marée ou de vent, ils ne pouvaient conduire leurs prises à leur port d'attache. Même en admettant que les rançons soient comprises, les chiffres de Saint-Léger semblent beaucoup trop élevés. Les Dunkerquois pratiquaient beaucoup plus la rançon que les autres ports français surtout lorsqu'ils attaquaient des convois côtiers ou des flottilles de pêcheurs dont la valeur ne méritait pas un équipage de prise. En revanche, le total de 22 millions de livres pour les prises et les rançons semble acceptable si l'on admet que l'exemple suivant se produisit assez souvent. En janvier 1697, 19 corsaires dont Jacques Bart et Cornil Saus attaquèrent un convoi en mer d'Irlande et réussirent à ramener 20 prises vendues 900 000 livres¹⁶.

¹⁴ A. de Saint-Léger, *La Flandre maritime et Dunkerque sous la domination française 1659-1789*, thèse Lille, 1900.

J.S. Bromley, *The importance of Dunkirk reconsidered 1688-1713*, colloque CHIM San Francisco, 1975, tome 1, p. 233.

¹⁵ Archives nationales G5 221 à 228.

¹⁶ Henri Malo, *Les corsaires...*, op. cit., p. 317.

Tous les convois ne produisirent pas de telles sommes mais ce résultat obtenu à la fin de la guerre, période traditionnellement en recul, me semble confirmer la somme avancée par Faulconnier et reprise par Henri Malo.

Ce dernier estime même que ce total est un produit net, c'est-à-dire déduction faite des droits de justice et du dixième de l'Amiral. Compte tenu de ces frais et de la « vente des marchandises qui se fait toujours à cinquante pour cent de déchet », il propose de chiffrer le coût réel porté à l'ennemi à 58 500 000 livres¹⁷.

Sur le plan qualitatif, le chiffre total des prises et des rançons dunkerquoises est plus probablement aux environs de 3 000, dont il faut déduire les navires repris et les mainlevées. Annick Martin-Deidier estime le total des jugements de bonne prise en France métropolitaine pour les armements effectués par des particuliers à 5 680 prises et rançons dont 2 269 prises et rançons pour Dunkerque et 1 275 rançons dont 2 269 prises et rançons pour Dunkerque et 1 275 pour les Malouins¹⁸.

En l'état actuel des recherches, on peut dresser pour Saint-Malo le bilan suivant : 422 lettres de marque furent délivrées de 1688 à 1697 soit un tonnage de 74 485 tonneaux ; la moyenne annuelle des armements fut de 52 pour un tonnage moyen de 188 tonneaux. Le tableau suivant permet de mieux mesurer la conjoncture :

Saint-Malo et la guerre de course (1688-1697)¹⁹

Années	Nombre armements	Nombre prises	Nombre prises Saint-Malo*	Nombre de rançons	Total
1688	9	16	-	3	19
1689	27	65	-	5	70
1690	29	118	-	5	123
1691	34	98	-	0	98
1692	59	179	-	21	200
1693	41	110	-	27	137
1694	48	122	-	35	157
1695	65	124	83	48	172
1696	62	119	90	48	167
1697	49	93	70	39	132
1698	-	-	6	-	6

* Par nombre de prises Saint-Malo, il faut entendre les prises conduites et vendues à Saint-Malo d'après les jugements de bonnes prises.

¹⁷ Henri Malo, id., pp. 411-414.

¹⁸ Annick Martin-Deidier, *La guerre de course à Saint-Malo de 1681 à 1814*, thèse de 3^e cycle, Paris I, 1976, p. 469.

¹⁹ Id., pp. 411-414.

La série F2 du fonds Marine des Archives nationales permet la comparaison suivante pour le début de la guerre :

Prises et rançons menées à Dunkerque et Saint-Malo de 1688 à 1694

Années	Dunkerque		Saint-Malo	
	Prises	Rançons	Prises	Rançons
1688	8	5	16	3
1689	82	13	65	5
1690	67	35	118	5
1691	57	38	98	0
1692	153	71	179	21
1693	91	247	110	27
1694	93	189	124	35
TOTAL	551	598	710	96

Deux constatations s'imposent à la lecture de ce tableau : à Dunkerque, le nombre de rançons fut supérieur aux prises et inversement pour Saint-Malo : Saint-Malo l'emporta largement sur Dunkerque quant au nombre de prises (710 contre 551). Il y aurait beaucoup de remarques à faire concernant la conjoncture. Pour les prises, 1692 fut la meilleure année pour Saint-Malo et pour Dunkerque mais, si l'on additionne prises et rançons, l'année 1693 est la meilleure. A partir de 1694, les jugements de bonne prise ne séparèrent plus prises et rançons, on ne peut donc raisonner qu'en données globales. Il apparaît alors qu'au vu des tableaux ci-dessus que, si les résultats de Saint-Malo furent en baisse de 30 % environ après 1692, la conjoncture fut extrêmement favorable à Dunkerque jusqu'à la fin de la guerre. Il s'avère donc dangereux d'extrapoler à partir d'un seul port.

La question de la valeur comparée des prises et des rançons se pose comme celle de la valeur des prises faites par chacun des deux ports. Malheureusement les sources restant aujourd'hui à la disposition de l'historien sont décevantes et difficilement exploitables. 53 navires et leurs cargaisons sont connus à Saint-Malo pour l'année 1690 et 32 pour 1693 soit 12 % du total, chiffre bien maigre pour être significatif.

Quelle fut en effet la part exacte des riches cargaisons et des navires sur lest ? Il est en fait impossible de répondre à cette question mais l'étude statistique systématique des armements corsaires de Dunkerque et de Saint-Malo permet de faire des remarques intéressantes.

**Répartition des armements corsaires à Saint-Malo
en fonction du tonnage**

	0-19 tx	20-49 tx	50-99 tx	100-199 tx	200-399 tx	400-599 tx	+ de 600 tx	TOTAL CONNU
1688	1	0	0	1	7	0	0	9
1689	0	1	3	4	19	1	0	28
1690	0	0	1	12	15	0	0	28
1691	0	2	1	15	15	0	0	33
1692	1	4	6	22	15	1	1	50
1693	0	4	12	11	11	3	0	41
1694	2	3	13	9	11	4	2	44
1695	2	10	14	20	10	1	2	59
1696	2	3	15	16	6	5	1	48
1697	1	3	11	12	12	2	0	41
Total	9	30	76	122	122	17	6	381

D'après les pièces justificatives d'Anne Morel, le total des armements malouins auraient été de 422²⁰.

**Répartition des armements corsaires à Dunkerque
en fonction du tonnage**

	0-19 tx	20-49 tx	50-99 tx	100-199 tx	200-399 tx	400-499 tx	TOTAL CONNU*	NBRE ARMT**
1688	4	8	4	4	1	0	21	29
1689	2	11	6	3	5	0	27	31
1690	3	10	13	6	3	0	35	50
1691	0	2	7	2	1	0	12	31
1692	0	2	3	2	2	0	9	37
1693	2	9	1	7	2	0	21	89
1694	6	12	10	10	5	0	43	89
1695	8	11	8	7	2	0	36	62
1696	13	29	25	8	6	1	82	84
1697	2	7	8	3	1	1	22	27
Total	40	101	85	52	28	2	308	446

²⁰ Anne Morel, La guerre de course à Saint-Malo de 1681 à 1715, MSHAB, t. XXXVII, 1957 pp. 5-103 et t. XXXVIII, 1958, pp.

* Total connu : la source principale vient des listes de capitaines établies par Henri Malo.

**Nombre armt : le nombre d'armements est celui établi par John Bromley. En 1689 et en 1695, six mois seulement sont connus.

Là encore, la comparaison entre les deux plus grands ports corsaires français s'avère extrêmement riche. A Saint-Malo, les deux types de corsaires les plus fréquents furent ceux dont le tonnage allait de 100 à 199 tonneaux et de 200 à 400 tonneaux représentant plus des deux tiers de tous les corsaires armés. Il est à noter que, d'une année sur l'autre, ce groupe restera globalement constant avec environ quinze unités armées annuellement pour chacun de ces types. Trois catégories étaient totalement absentes au début du conflit : les petites unités moins de 20 tonneaux et 20 à 50 tonneaux de même que les grosses unités : celles de 400 tonneaux et plus n'apparurent qu'à partir de 1690, celle des de plus de 600 tonneaux après 1691.

Le travail des historiens malouins permet de déterminer un ordre de grandeur de la valeur de ces navires. Le prix de la construction d'un corsaire neuf (gréement et canons compris) pouvait s'établir ainsi :

Moins de 20 tonneaux : 500 à 2 000 livres ;

20 à 49 tonneaux : 3 000 à 8 000 livres ;

50 à 99 tonneaux : 8 000 à 14 000 livres ;

100 à 199 tonneaux : 14 000 livres à 21 000 livres ;

200 à 400 tonneaux : 22 000 à 40 000 livres ;

400 à 600 tonneaux : 40 000 tonneaux à 90 000 livres ;

+ de 600 tonneaux : + de 100 000 livres.

Il s'agit d'un ordre de grandeur qui semble valable pour les autres ports. Il faut cependant rappeler qu'au-delà de 50 tonneaux, le financement changeait d'échelle. A ce stade, le corsaire était armé par un groupe d'actionnaires qui confiaient leurs intérêts à l'un d'entre eux, l'armateur. Après chaque campagne, les comptes étaient arrêtés ; le navire était toujours revendu, souvent d'ailleurs aux mêmes actionnaires. Il y avait un important marché de l'occasion et les prises ennemies pouvaient à l'occasion se révéler d'excellents navires tout en coûtant moins cher. On conçoit l'intérêt d'employer le même navire plusieurs campagnes de suite ; le poste achat et entretien était probablement celui où l'on pouvait réaliser les plus fortes économies mais aussi celui où les armateurs recommandaient à leurs capitaines de ménager le navire et d'éviter le combat contre des vaisseaux de guerre ou des corsaires ennemis pour éviter des frais de réparation.

A ce premier investissement, il fallait rajouter les frais d'avances à l'équipage (deux mois de salaires), la nourriture, les poudres et les armes, l'assurance, etc. Ainsi la mise-hors d'un ancien corsaire de Guernesey, l'*Espérance* de 25 tonneaux et 6 canons, réarmé par Crosnier de la Brétaudière en 1693, fut estimé à 4 750 livres ; celle du *Montcassel* de 80 tonneaux, 12 canons et 100 hommes d'équipage se monta la même année à 60 000 livres, le *Saint-François d'Assise* et le *Saint-Esprit*, tous deux de 36 canons et 350 tonneaux, ont coûté ensemble 200 000 livres en

1695 : le *Harcourt* de 450 tonneaux « *a certainement coûté plus de 80 000 livres à bastir* » et l'*Invincible* de 600 tonneaux et 54 canons, pris en 1694, est estimé à plus de 150 000 livres²¹.

A partir de ces quelques chiffres mais aussi d'autres cas, j'ai retenu l'ordre de grandeur suivant : 4 000 livres pour les moins de 20 tonneaux, 10 000 livres pour 20 à 49 tonneaux, 40 000 livres pour les 50-99 tonneaux, 70 000 livres pour 100-199 tonneaux, 90 000 livres pour les 200-400 tonneaux, 110 000 livres pour les 400-600 tonneaux et 140 000 livres pour les plus de 600 tonneaux. Appliquons-les au tableau de Saint-Malo. Un tel calcul donne une idée approximative mais intéressante de l'investissement demandé par la course. Sachant que l'on connaît le tonnage de 90 % des armements malouins, l'extrapolation donne un investissement total d'environ 29 millions de livres.

Le même calcul donne pour Dunkerque 16 millions de livres. La structure de ce port était en effet très différente. Le plus grand nombre des corsaires se situait entre 20 et 49 tonneaux avec 101 bâtiments sur 308 connus. Si l'on ajoute les 40 barques et chaloupes de moins de 20 tonneaux, on peut estimer à 141, c'est-à-dire 46 % du total, les bâtiments qui n'avaient pas besoin de faire appel à un financement extérieur à la place. A Saint-Malo, les mêmes navires ne représentaient que 10 %. A Dunkerque, on ne trouvait pas de vaisseaux de plus de 600 tonneaux et seulement 2 de 400 tonneaux et plus.

Les explications géographiques, historiques et économiques se conjuguent pour apporter des éléments d'explication. Dunkerque était à un emplacement idéal pour intercepter le commerce à destination de la Hollande ou de Londres. L'étroitesse du Pas-de-Calais privilégiait les corsaires petits et moyens qui pouvaient rentrer facilement à leur port d'attache. A l'inverse, la ville était française de fraîche date et encore peu intégrée aux réseaux de financement de l'intérieur de la France. Les Malouins devaient d'abord éviter les corsaires de Jersey et Guernesey qui se livraient tout à la fois à une course et une contre-course particulièrement efficaces. Le problème de la valeur des prises est donc particulièrement important à résoudre pour mesurer la situation de ces deux ports.

A Saint-Malo cette valeur n'est pas connue, celle de Dunkerque déjà citée supra, fut estimée à 22 millions de livres. Par rapport à mes calculs, Dunkerque aurait été globalement bénéficiaire. Pour Saint-Malo, en revanche les investisseurs ne rentrèrent dans leurs fonds que si la valeur de leurs prises a été très largement supérieure à celles de Dunkerque. L'étude des pièces justificatives de la thèse d'Anne Morel ne semble pas aller dans ce sens. On est loin des cargaisons d'or et des riches soieries arrivant à profusion dans les ports corsaires²².

On peut faire une brève analyse de ces cargaisons. Quelques types dominaient : celle destinées ou venant des Antilles, les cargaisons de morue, celles de moyen cabotage, celle de petit cabotage et sur lège. Seules les premières étaient véritablement rentables, à condition encore que le navire capturé fut d'une taille respectable. Les chiffres des prises malouines sont en effet d'une brutale sécheresse : moins de 3 prises par corsaire malouin en moyenne.

Plus d'une centaine de cargaisons venaient des colonies : elles étaient composées de sucre, indigo, tabac ou de bois de gayac. Vingt seulement portaient les mentions qui ont fait rêver tant de générations : poudre d'or, sacs d'argent, soieries, dents d'éléphants... mais la valeur moyenne des 231 rançons ne s'établit qu'à 2 500 livres. Cinquante prises portaient la mention

21

22

« sur lège » ou naviguait sur son lest »²³. Un mémoire de 1702 semble confirmer ces résultats très moyens²⁴ :

« Le conseil des prises aurait fait une balance des dépenses des armements avec le produit net des prises au profit des armateurs, faites pendant la dernière guerre, il aurait reconnu qu'il y a plus de pertes que de profits à la réserve des intéressés dans les prises des Indes ».

Les prises des Indes mentionnées ci-dessus étaient « trois navires anglais venans des grandes Indes » qui auraient produit plus de 12 à 14 millions de livres... mais dont les intéressés n'auraient « pas profité de la moitié ». Elles ont été faites par le François et le Fortuné en septembre 1695, armés respectivement par Luc Trouin de la Barbinaye et Loquet de Granville. Le François était commandé par René Duguay-Trouin. On retrouve ainsi la légende. Les deux vaisseaux naviguaient de conserve et avaient déjà fait trois prises en commun plus trois pour le Fortuné seul.

A l'analyse, cette croisière se révèle exemplaire. Les bâtiments étaient des navires du roi prêtés pour la course en application des vœux de Vauban et de Pontchartrain. Il s'agissait de vaisseaux capables d'attaquer un convoi ennemi et son escorte, donc de s'emparer des prises les plus riches et les plus protégées. A la croisière précédente, Duguay-Trouin s'était emparé de deux vaisseaux anglais de 38 et 40 canons en mission d'escorte. Là encore, la croisière avait été rentable avec la capture du *Jeffrey*, de Londres, chargé de tabac et dents d'éléphants, mais l'*Invincible* de 56 canons, armé par le célèbre Magnon de La Lande fut capturé sans avoir fait la moindre prise²⁵.

Que devenaient alors l'armateur et les intéressés après une telle mésaventure ? La question des assurances en temps de guerre est très mal connue mais l'étude des armements corsaires malouins révèle une diversification systématique des risques comme le prouve le tableau suivant :

Les armateurs malouins pendant la guerre de la ligue d'Augsbourg

ANNEES	ARMATEURS AYANT EFFECTUÉ PLUS DUN ARMEMENT	UN SEUL ARMEMENT
1688		7
1689	La Brétaudière 3, La Trandière 2, Des Naudières 2.	12
1690	Danycan 2.	15
1691	Muet de la Sauvagère 2.	20
1692	Mme de La Barbinais 4, Dauycan 3, Hervé 2.	38
1693	Danycan 3. Magon de La Lande 3.	20
1694	Madon de La Lande 4. La Brétaudière 4, Danycan 3, Trouin de La Barbinaye 3, Du Domaine 2.	26
1695	Kennedy 4. Browne 3, La Motte 3. Du Domaine 2, La Fosse 2, Bricourt 2. Le Camus	26

²³ Annick Martin-Deidier, op. cit. pp. 390-410.

²⁴

²⁵ Cf note 20.

	2, Du Pignon Vert 2.	
1696	Danycan 4, Kennedy 3, Natale Stephanini 3. La Villes-treux 3, Le Fer-Dupin 2, La Villesoffrant 2.	26
1697	Magon de La Chipaudière 2. La Villane 2, Du Breil 2, Natale Stephanini 2, Du Breil 2.	21

Les grands noms de la course malouine apparaissent sur ce tableau mais plus par leur régularité que par le nombre annuel d'armements. Danycan fut le seul qui ait armé 2 ou 3 corsaires par an pendant plusieurs années consécutives. A partir de 1695, il n'arma plus qu'un seul corsaire par an et disparaît même des armateurs. A-t-il gagné en course et combien ? Quelles furent donc ses autres occupations ?

Jean Meyer a brillamment montré la difficulté de répondre à la question et prouvé tout à la fois l'enrichissement et la diversification des activités de Danycan. Cet armateur a réussi autant par la course que par sa capacité à trouver des actionnaires pour ses navires qu'à maintenir ses activités du temps de paix²⁶.

Son cas me semble exemplaire de la réussite de ces Messieurs de Saint-Malo. Certains historiens pour déterminer la rentabilité de la course ne veulent retenir que le produit net des liquidations. Ils oublient que toutes les taxes, frais de justice, frais divers de gestion etc. stimulaient l'activité économique et étaient souvent réinvestis dans la course. L'Amiral de France, qui recevait le 1/10^e, prit des parts dans l'expédition de Rio de Janeiro²⁷.

Lorsqu'un corsaire portait le nom d'un Grand de la Cour, il est presque toujours établi que celui-ci en était un important actionnaire. Les juges parisiens, par l'intermédiaire de la finance parisienne, refinaient la course dont ils étaient de grands bénéficiaires.

Parmi les actionnaires se retrouvaient de très nombreux marchands de l'intérieur ou des ports de l'Atlantique. Dès lors, il faut réinterpréter les plaintes ou les remarques sur la sous-estimation de la vente des prises. Lorsque le mémoire de 1702 déjà cité évaluait les prises faites par l'armement Trouin à 12 ou 14 millions de livres dont les intéressés n'auraient pas touché la moitié, lorsque tel commissaire de marine remarque qu'une prise estimée 100 000 livres n'en a produit que la moitié, il est à peu près certain que cette sous-évaluation a profité à des relations de l'armateur ou aux armateurs.

On peut même parler d'une complicité générale pour ne pas faire monter les cours des denrées proposées aux ventes aux enchères. Cette remarque apparaît constamment dans les Mémoires sur la course, tel ce Mémoire d'août 1701²⁸ :

« Les armateurs ne manquent jamais de se faire des adjudications, sous des noms empruntés, à vil prix, de marchandises et de vaisseaux pris, qu'ils revendent ensuite le double ou le triple, sans tenir compte à leur intéressés que le prix de leur adjudication, c'est un des abus les plus ordinaires de la course ».

Dans la mesure où une telle pratique est immémoriale, on a du mal à croire que les intéressés l'aient ignorée sauf à en être eux-mêmes les bénéficiaires. Le roi d'Espagne ne

²⁶ Jean Meyer. art. cit. p. 330 et suivantes.

²⁷ Etienne Taillemite. Une utilisation originale des forces navales, l'expédition du Duguay-Trouin à Rio de Janeiro, Mémoires de l'Académie de Marine, 1973.

²⁸ Archives nationales Fonds Marine, B3 115, f° 517, *Mémoire sur les armements en course*

prélevait pas le 1/10^e et autorisait la vente en Espagne des marchandises prises par les corsaires même si elles étaient prohibées en temps normal.

En Fiance. Colbert et ses successeurs refusèrent et par leurs prohibitions, encourageaient de fait le trafic sur ces marchandises dont la vente était interdite en France mais que la bourgeoisie et la noblesse provinciale possédaient même dans les lieux les plus reculés. Marseille s'était fait une réputation dans les acquis de réexportation truqués.

Il me semble donc que lorsque HneriMalo proposait de doubler le montant net des prises pour mesurer le coût réel causé à l'ennemi, il était dans le vrai car les résultats financiers de la guerre de la ligue d'Augsbourg correspondent plus alors à ce qu'il semble avoir été la réalité de la course. Les contemporains du XVI^e et du XVII^e siècle ont toujours estimé que cette guerre avait été la plus rentable.

Cette brève étude a montré l'importance des lacunes de notre documentation. Faut-il alors rejeter toutes les tentatives faites pour mesurer la rentabilité des campagnes de course ? Je ne le pense pas. Elles sont un élément extrêmement précieux de la conjoncture. L'étude la guerre de la ligue d'Augsbourg a occupé une place déterminante dans cet article car elle me semble la référence dans le domaine de la course. Elle le permet de mieux apprécier le bilan statistique des guerres ultérieures.

Bilan sommaire de la guerre de course de 1702 à 1815

Guerre de Succession d'Espagne

Prises et rançons d'après les ports où elles ont été conduites²⁹

	1702-1703	1704	1705	1706	1707	1708	1709	1710	1711	1712-1713	TOTAL
Dunkerque.....	179	125	145	155	245	176	200	148	158	195	1 726
Calais.....	110	72	90	53	127	145	190	163	174	174	1 298
Dieppe.....	14	3	13	2	11	5	13	2	8	4	75
Le Havre.....	7	15	12	14	9	13	20	12	15	7	124
Cherbourg.....	10	9	2	9	4	8	19	5	6	8	80
Saint-Malo.....	93	17	92	70	52	57	39	40	44	24	528
Morlaix.....	42	42	98	16	25	13	26	15	25	17	319
Manches, autres ports.....	14	10	20	15	9	3	6	13	12	13	114
Brest.....	42	10	79	80	84	62	70	42	48	73	590
Vannes, Port-Louis.....	21	10	12	26	12	6	7	20	4	15	133
Nantes.....	13	24	6	7	4	6	2	11	17	12	102
Bretagne, autres ports.....	—	11	6	—	9	1	6	4	6	6	49
La Rochelle.....	9	2	5	11	5	2	10	11	5	39	98
Bordeaux.....	1	1	—	2	2	1	1	4	2	3	17
Bayonne.....	7	24	6	7	4	6	2	11	17	12	96
Roussillon- Languedoc.....	3	1	7	—	3	2	11	11	3	10	51
Marseille.....	3	1	1	12	5	10	17	21	38	36	144
La Ciotat.....	—	—	3	—	1	3	10	7	21	10	55
Toulon.....	18	14	23	28	24	13	21	26	30	57	254

Sommes annuelles versées par l'amirauté de Saint-Malo pour le dixième des prises et rançons³⁰



³⁰ D'après J.S. Bromley : *The French privateering war*, op. cit.

On peut noter que le maximum des prises conduites à Saint-Malo se situa pendant les deux premières années de la guerre aux environs de 225 000 livres annuelles, pour passer ensuite à une moyenne de 1000 000 livres.

L'année 1706 est la seule qui existe encore pour la France et une partie de l'étranger ; elle donne les résultats suivants³¹ :

	VALEUR	PRISES + RANÇONS
Dunkerque.....	293 634 l	154
Brest.....	162 694 l	51
Cadix.....	79 828 l	19
Toulon.....	199 572 l	94
Saint-Malo.....	134 323 l	71
Morlaix.....	73 033 l	30

Citant les mêmes chiffres, M.N. Tarrié et J.C. Tarran placent Vannes-Port-Louis comme premier port avec 324 466 livres, résultat exceptionnel qui ne peut s'expliquer que par la prise de navires de la Compagnie des Indes qui auraient été conduits à Lorient pour y être vendus dans le port réservé à ce trafic. John Bromley ne dit rien à ce sujet. Les autres ports sont ensuite Bordeaux 51 752 livres, Calais 43 313 livres, Ostende 38 920 livres, Bayonne 38 295 livres, La Rochelle 36 047 livres, Rouen 32 177 livres, Nantes 21 583 livres, Caen 16 312 livres.

On trouve enfin six ports pour la plupart non métropolitains qui vont de 5 000 livres à 2 098 livres : Plaisance, Malaga, La Corogne, Sainte-Croix et Québec. Quelques grands absents sur cette statistique l'ensemble des Antilles (probablement pour des raisons d'éloignement, ces prises ont été liquidées à part et n'ont pas été conservées dans le même fonds et celui de la Méditerranée. L'absence de Marseille ou de ports de Provence et du Roussillon ou d'Italie ainsi que le total anormalement élevé de Toulon indique que ce port regroupe probablement toutes les liquidations de la Méditerranée.

Malgré ces lacunes, le 1/10^e de l'Amiral permet de mesurer l'écart de la valeur entre les captures d'un port à l'autre.

Ces résultats sont très différents du tableau établi à partir du lieu où ont été conduites les prises et rançons. Le premier soulignait par port l'importance numérique des prises et des rançons, celui-ci privilégie leur valeur et ne porte que sur un an.

Si Dunkerque, Brest et Saint-Malo conservent leur rang respectif, en revanche Toulon connaît une progression spectaculaire et Calais régresse fortement. L'explication repose sur la valeur respective des prises et des rançons. Calais est le port favori des Dunkerquois pour conduire les otages des rançons et les bâtiments de faible valeur. Toulon est le lieu d'arrivée des

³¹ M.N. Tarrié et J.C. Larran, op. cit. pp.88-98.

convois et les corsaires y mènent leurs prises plus riches sous la protection des convois. Brest jouant le même rôle en Atlantique comme les historiens malouins l'ont montré.

Considérant l'année 1706 comme une année moyenne, Jean Delumeau se fondant sur ce 1/10^e de l'Amiral estime que le capital pris aux ennemis à 149 225 450 livres pour l'ensemble de la guerre, non compris la course faite par les navires du roi et les résultats des expéditions mixtes (Etat plus corsaires)³². Quant à la question du montant des investissements, ne peut être en partie résolue que pour Saint-Malo et Dunkerque.

Annick Martin-Deidier, reprenant en partie les chiffres de John Bromley, considère que la vente des 886 prises et rançons malouins a rapporté 25 124 596 livres. Sur ce total, les commissions des armateurs se seraient élevées à 668 115 livres, les commissions des capitaines à 401 993 livres. Il reste alors à partager entre les intéressés et les équipages 19 069 572 livres à raison de 6 356 524 livres pour les marins et 12 713 048 livres pour les actionnaires. Estimant à 40 000 livres par bâtiment l'ensemble des frais d'armement, de relâche et de désarmement, elle obtient un investissement total de 17 millions de livres pour les 425 bâtiments. Elle trouve donc un déficit de 4 286 952 livres et conclut en disant « *dans son ensemble, la course un échec financier* »³³

En utilisant ses pièces justificatives et les listes de capitaines d'Henri Malo pour Dunkerque, j'ai dressé les deux tableaux suivants

Répartition des armements corsaires à Saint-Malo en fonction du tonnage

	0-19 tx	20-49 tx	50-99 tx	100-199 tx	200-399 tx	400-599 tx	+ de 600 tx	Total connu
1702	0	0	1	3	1	1	0	6
1703	0	3	11	15	24	0	0	53
1704	0	1	18	14	21	1	0	53
1705	0	1	20	16	15	0	0	52
1706	1	3	9	7	10	0	0	28
1707	4	4	3	7	9	0	0	27
1708	1	0	5	11	7	0	0	24
1709	12	1	5	10	8	0	2	38
1710	9	5	10	7	6	0	0	37
1711	9	9	3	5	8	1	0	35
1712	6	6	3	3	0	0	0	12
Total	42	33	86	98	109	3	2	369

425 armements au total furent effectués à Saint-Malo d'après Anne Morel. Les chiffres manquent surtout pour les premières années de la guerre. La différence la plus forte se trouve en 1707 et 1708 avec 7 tonnages inconnus.

³² Jean Delumeau, *La guerre...* art. cit. p. 275.

³³ Annick Martin-Deidier, op. cit. pp. 436-437.

Répartition des armements corsaires à Dunkerque en fonction du tonnage

	0-19 tx	20-49 tx	50-99 tx	100-199 tx	200-399 tx	400-599 tx	Total connu*	Nbre armt**
1702	2	1	1	1	0	0	5	15
1703	4	8	4	6	3	0	25	35
1704	7	9	9	4	3	1	33	46
1705	1	3	1	4	1	0	10	23
1706	3	1	3	6	2	0	15	21
1707	7	8	14	7	22	5	63	76
1708	10	8	14	23	11	0	66	81
1709	27	9	10	14	9	0	69	78
1710	3	14	141	12	6	0	46	52
1711	10	13	12	14	7	0	56	75
1712	6	17	12	10	8	0	53	61
1713	4	5	7	3	4	0	23	25
Total	82	96	98	104	76	6	464	588

* Total connu : la source principale vient des listes de capitaines établies par Henri Malo.

**Nombre armement : En 1705 et en 1706, six mois seulement sont connus. Il y eut donc un minimum de 640 armements à Dunkerque sans compter les escadres royales des chevaliers de Saint-Pol et Forbin.

On peut Faire les mêmes remarques que pour la guerre précédent Saint-Malo arma des bâtiments beaucoup plus grands qu'à Dunkerque puisque les navires de 100 à 400 tonneaux représentaient plus de 50 % des corsaires connus. En revanche, le nombre de grands bâtiments diminua celui des moins de 50 tonneaux progressa librement surtout à partir de 1706, ce qui tendrait à corroborer la thèse de la baisse de la rentabilité de la course ou du moins le désintérêt des investisseurs pour les gros armements, ceux dont le financement n'était pas local.

A Dunkerque, les sources était plus lacunaires, les remarques doivent être moins affirmatives. Ou remarque cependant une hausse du nombre des armements et une hausse simultanée des petits bâtiments de moins de 20 tonneaux (82 contre 40) et des plus de 100 tonneaux : 104 et 76 au lieu de 52 et 28. Alors que les Malouins cessèrent d'armer en course à partir du second semestre 1712, les Dunkerquois continuèrent jusqu'au printemps 1713. On peut donc admettre qu'en moyenne les investissements corsaires à Dunkerque furent inférieurs à ceux des Malouins mais probablement plus rentables.

Le succès même de la course engendra la contre-course c'est-à-dire l'organisation de croisières ennemies visant à capturer les corsaires et le renforcement de l'escorte des convois. En 1704, 12 corsaires malouins furent pris. 11 en 1705, 17 en 1708, 20 au cours de l'hiver 1710-1711. On peut donc estimer à plus de cent le nombre de navires capturés pour une flotte totale de 236 unités.

A Dunkerque, les corsaires semblent avoir été un peu plus chanceux. L'avantage géographique fut là encore déterminant. Connaissant admirablement les bancs, les Dunkerquois

pouvaient profiter du faible tirant d'eau de leurs bâtiments pour échapper aux corvettes et aux frégates ennemies, puis, à la nuit, prendre une fausse route et se réfugier dans un port ami. Cette tactique était principalement pratiquée par les petites barques et chaloupes qui sortaient surtout en hiver.

La conjoncture ne fut donc pas la même dans les deux port . On comprend mieux que Saint-Malo se tournât de plus en plus vers le commerce avec l'Espagne, avec les Neutres et surtout avec la Mer du Sud. Si la valeur des prises et rançons vendues a Saint-Malo fut de 25 millions de livres pour l'ensemble de la guerre, ce montant doit être comparé avec les autres activités maritimes.

De 1698 à 1701, les Malouins expédièrent 90 navires à Terre-Neuve, 6 aux Antilles et 28 en Espagne. Pendant toute la durée de la guerre de Succession d'Espagne, ils en armèrent respectivement 28, 4 et 7. La course était donc le seul moyen pour les petits de continuer une activité maritime au départ de Saint-Malo. Le commissaire aux classes de Saint-Malo, Lempereur l'écrivait déjà le 9 avril 1702

« *Quelqu'éloignement que les malouins témoignent pour la course, ils la feront quand la guerre sera déclarée, d'abord que le commerce et la pesche leur seront interdits, ne pouvant demeurer les bras croisés et sans s'occuper de leurs enfants et leurs parents qui se débaucheraient, s'ils ne se faisaient rien et les embarrasseraient* »³⁴.

Mais cette attitude concernait les petits armateurs spécialisés dans le cabotage et la pêche à la morue. Les autres avaient découvert pendant la guerre de la ligue d'Augsbourg les fabuleux profits de la Mer du Sud.

Lempereur arrivant à Pontchartrain lui signala en 1706 que les cargaisons pour la Mer du Sud valaient de 500 000 à 600 000 écus soit 1 500 000 à 1 800 000 livres. En 1705, les chargements du *Saint- Esprit*, du *Saint-Joseph* et du *Baron de Breteuil* étaient estimés à neuf millions de livres. La vente en Amérique du Sud, le rachat d'une cargaison et sa revente sur place auraient procuré des bénéfices de 350 à 450 % aux intéressés du *Thorigny* en 1706. En mars 1709, Chaber revint à Port-Louis avec une escadre de sept vaisseaux venant de la Mer du Sud dont cinq appartenant aux Malouins³⁵. La cargaison de ces derniers était évaluée à 27 ou 28 millions de livres, c'est-à-dire à peu près le double de ce qu'aurait rapporté la course à Saint-Malo et l'équivalent de la course dunkerquoise. On comprend mieux qu'un Danycan de l'Epine ait cessé d'armer directement en course préférant la Mer du Sud. Duguay-Trouin le constatait avec amertume dans un *Mémoire sur la navigation et le commerce de Saint-Malo* écrit en 1715 et en rendait ces expéditions responsables³⁶

Ce même Duguay-Trouin oubliait les expéditions corsaires faites par les navires du roi et les opérations « mixtes » regroupant capitaux privés et bâtiments du roi comme la fameuse expédition contre Rio de Janeiro en 1711 dont il écrivit qu'elle avait rapporté un bénéfice de 92 %.

A partir d'un dépouillement collectif mené par ses étudiants, Jean Delumeau a dressé le tableau suivant :

--	--	--	--

³⁴ In A. Martin-Deidier, op. cit. p. 364.

³⁵ Id p. 364.

³⁶ Archives nationaux fonds Marine B3 233, Duguay-Trouin, f° 349.

REGIONS MARITIMES	1695-1713 en % ⁽¹⁾	1744-1745 en % ⁽²⁾	1756-1763 en % ⁽³⁾
Dunkerque et Calais.....	43.20	28.40	19.80
Ports bretons.....	28.20	33.70	15.90
La Rochelle à Bayonne.....	5.70	6.70	13.90
Ports de Provence.....	9.30	2.70	7.2
Amérique.....	5.80	14.30	17.7
Espagne et Portugal.....	4.00	1.00	8.70

(1) Statistiques portant sur 9 881 prises et rançons conduites dans ces ports.
(2) Statistiques portant sur 617 prises et rançons.
(3) Statistiques portant sur 720 prises et rançons

A partir de ces résultats, Jean Delumeau souligne la part encore faible des ports atlantiques et méditerranéens. Elle peut s'expliquer par l'éloignement de ces ports des voies maritimes de l'Angleterre de la Hollande. Au cours de la guerre de la Succession d'Espagne, la marine anglaise n'avait pas encore la prééminence qu'elle eut pendant la guerre de Sept Ans ou sous l'Empire. Les activités traditionnelles pouvaient encore se maintenir, ce qui rendait la course moins attractive et moins nécessaire.

Pendant la guerre de Succession d'Autriche puis la guerre de Sept Ans, les ports de course de la Manche et du Pas-de-Calais déclinèrent au profit d'un port méridional comme Bayonne et surtout des Antilles. D'après Jean Delumeau, les corsaires français capturèrent 1 183 marchands et exigèrent 443 rançons pendant la guerre de Succession d'Autriche. Lors du conflit suivant, 2 361 prises et rançons auraient été faites. Le produit brut de 1 121 ayant été évalué à 38 300 682 livres, il estime le total à 80 millions de livres³⁷.

Pour Dunkerque, les résultats varient selon les auteurs car corsaires ont été réquisitionnés par le roi à diverses périodes. Henri Malo a dénombré en plus 145 armements et 120 capitaines de 1744 à 1748.

S'appuyant sur les sources parisiennes, A. Bouquerel et D Julien ont compté 88 bâtiments dont 65 au tonnage connu. 13 faisaient moins de 20 tonneaux, 19 de 21 à 49 tonneaux, 15 de 50 à 99 tonneaux, 8 de 100 à 199 tonneaux et 3 de plus de 200 tonneaux : la *Royale*, 200 tonneaux, le *Solide*, 200 tonneaux et le *Comte de Lowedal* 300 tonneaux.

Le total des captures conduites à Dunkerque s'éleva à 262 dont 176 par les Dunkerquois, 36 autres étant le fait de corsaires venant de Calais et 26 de Boulogne. 255 otages de navires rançonnés furent menés à Dunkerque pour une valeur de 1 311 336 livres + 14 650 livres de Hollande et 24 120 florins dont 138 par les Dunkerquois pour une valeur de 620 328 livres. La valeur totale des captures dunkerquoises auraient été de plus ce 12 millions de livres. Le tableau suivant résume la conjoncture dunkerquoise³⁸ :

³⁷ Jean Delumeau, *La guerre ...* art. cit pp. 274-277.

³⁸ D'après Henri Malo, *Les derniers corsaires*, pièces justificatives.

Annie Jouquerel et Dominique Julien, *La guerre de course dans les ports français pendant la guerre de Succession d'Autriche 1744-1748*, pp. 88-92.

ANNÉES	NOMBRE D'ARMEMENTS	NOMBRE DE PRISES	NOMBRE DE RANCONS
1744.....	28	55	27
1745.....	23	37	30
1746.....	14	30	26
1747.....	13	29	41
1748.....	16	25	7

La baisse des armements en 1746 s'explique par les 8 corsaires de Dunkerque réquisitionnés pour l'expédition d'Ecosse et dont deux furent pris. Au total, 14 corsaires de Dunkerque tombèrent aux mains des Anglais.

A Saint-Malo, le bilan fut le suivant :

ANNÉES	NOMBRE D'ARMEMENTS	TONNAGE TOTAL	NOMBRE DE PRISES	NOMBRE DE RANÇONS
1744.....	11	1 312	65	1
1745.....	27	5 545	113	7
1746.....	28	5 491	78	14
1747.....	16	2 875	41	1
1748.....	6	868	18	0
Total.....	88	16 562 tx	315	23

La flotte malouine était composée de 55 navires dont 24 furent capturés et 7 coulés. On peut noter un début de concentration des armements puisque Richard Butler arma 13 corsaires, Pierre de la Motte 6 et Bidault de Juttigny 5. Grâce au compte du 1/10^e de l'Amiral, il apparaît que 38 armements donnèrent lieu à un prélèvement pour la somme totale de 627 870 livres. Depuis 1743, la législation que le 1/10^e avait changé. Il se préleva dorénavant sur le 1/10^e des gains réalisés à la fois par les équipages et les intéressés. Il n'est donc plus possible de déterminer la valeur globale des prises et des rançons mais seulement le nombre d'armements bénéficiaires. Il semble donc que 21 campagnes aient été déficitaires mais que les 38 armements ayant versé la taxe pour l'Amiral aient permis aux actionnaires de rentrer dans leurs mise de fonds et aux équipages de recevoir plus que leurs avances. Les gains totaux ont été de 6 278 700 livres³⁹. Le produit brut de l'ensemble des captures malouines doit se situer dans une fourchette allant de 9 à 12 millions de livres.

³⁹ Jeanne Lemay, épouse Roncato. *La guerre de course à Saint-Malo sous Louis XV*, thèse école des chartes 1948.

Bayonne

Ce port et sa région ont été récemment étudiés par l'historien anglais Patrick Crowhurst. Il a trouvé les résultats suivants⁴⁰ :

Années							
	Bayonne	Saint-Jean-de-Luz	Autres ports	Bayonne	Saint-Jean-de-Luz	Autres ports	Total
1744	11	3	1	9	1	2	12
1745	20	7	2	22	3	1	26
1746	25	3	7	36	11	6	53
1747	27	2	6	40	3	12	55
1748	20	1	4	27	3	16	46
Total	103	16	20	134	21	37	192

Patrick Crowhurst fait d'abord remarquer que les Bayonnais eurent une activité corsaire sous Louis XIV puisqu'il a trouvé 45 lettres de marque attribuées à Bayonne et 24 à Saint-Jean-de-Luz ; 34 prises furent faites par l'ensemble de ces corsaires. Sans être extraordinaire, la guerre de course n'y fut pas marginale et reposait sur une ancienne tradition. Elle se développa pendant la guerre de Succession d'Autriche en raison même de l'augmentation du commerce anglais vers les Antilles, le Portugal et la Méditerranée. Cependant les Basques étaient handicapés par les corsaires anglais de Londres, et de Bristol qui naviguaient volontiers dans le golfe de Gascogne pour s'emparer des navires coloniaux Français ou pour recapturer les prises dont les Français venaient de s'emparer.

Bayonne ne bénéficiait pas des avantages géographiques des Malouins et des Dunkerquois mais certains navires firent des campagnes rentables, car si le nombre de prises fut peu élevé, la valeur des prises fut très supérieure à celle des charbonniers ou des caboteurs de la Manche. Patrick Crowhurst note aussi que très peu de corsaires basques furent capturés car ils pouvaient aisément se réfugier dans les ports d'Espagne et du Portugal. En définitive, cette guerre fut probablement la plus rentable pour les corsaires basés de Saint-Jean-de-Luz à Bayonne.

Les Antilles.

Le dernier point souligné par Jean Delumeau est la montée de la course aux Antilles au cours du XVIII^e siècle. La tradition de flibuste y était très ancienne et la disparition de la plupart des archives a contribué, me semble-t-il, à sous-estimer cette course. Pendant la guerre de Succession d'Autriche, les jugements des prises ne portent que sur les années 1744-1746. Ils ne mentionnent que 208 prises faites par 46 corsaires pour les Antilles et le Canada mais sans indication de tonnage ou du montant des cargaisons. Heureusement un mémoire des archives des

⁴⁰ Patrick Crowhurst, Bayonne Privateering 1744-1763, colloque CHIM San Francisco 1975, op. cit. tome 1, pp. 453-468.

colonies nous donne la valeur de 138 prises faites à la Martinique de mai 1745 à septembre 1746, ce qui m'a permis d'établir le tableau suivant⁴¹ :

Origine	Nombre	%	Valeur en livres tournois	%
Amérique.....	74	53,5	1 690 875	37,5
dont Boston.....	30		636 012	
dont New-York.....	16		300 006	
Antilles.....	24	17,4	360 012	8,1
dont Jamaïque.....	6		101 621	

Origine	Nombre	%	Valeur en livres tournois	%
dont Antigues.....	9		67 003	
Angleterre.....	30	21,7	1 996 611	44,4
Irlande.....	6	4,4	219 279	4,8
Hollande.....	3	2,3	189 914	4,2
France.....	1	0,7	42 000	0,8

Avec le développement du commerce colonial, ce fut aux Antilles que se trouvèrent les prises les plus riches à l'exception des vaisseaux de la Compagnie des Indes. Outre les navires chargés de sucre, de café ou d'indigo et de coton, le corsaire pouvait espérer faire la prise la plus recherchée : celle d'un négrier. Avec la guerre, le commerce négrier français avec l'Afrique s'arrêta alors que celui de l'Angleterre se maintint. Au moins 20 négriers anglais non comptabilisés ici furent pris, valant de 100 000 à 500 000 livres chacun.

Cette histoire est pour l'essentiel encore à écrire. Elle confirmera sans doute la montée de la course aux Antilles, à la Martinique mais aussi à Saint-Domingue.

La guerre de Sept-ans.

Cette guerre commença par la talle de l'amiral Boscawen. En pleine paix avec la France, il s'empara en novembre 1755 de la flotte de grande pêche et de la flotte coloniale soit 300 navires et plus de 6 000 matelots et officiers-mariniers. L'amiral anglais fit d'une pierre coup double. En prenant la flotte coloniale, il porta un coup terrible aux finances des armateurs, retardant d'autant les armements en course ; en s'emparant des équipages de pêche, il privait la marine de guerre de ses meilleurs marins. La défaite des Cardinaux fut autant due à l'incompétence des officiers qu'à

⁴¹ Archives nationales fonds Colonies C8 B 22.

la nullité maritime de leurs équipages⁴²

Dans de nombreux ports, on voulut armer en course comme le seul moyen de poursuivre une activité maritime mais Louis XV ne publia déclaration de guerre que le 15 mai 1756. Il chercha à favoriser les corsaires de plus de 20 canons provoquant les protestations de nombreux armateurs comme ceux du Havre. Ces derniers estimaient qu'une frégate corsaire de 26 canons et 12 livres nécessitait une mise-hors de 250 000 livres sans compter les frais de relâche et rappelèrent que⁴³ :

« Les armateurs de tous les ports se trouvant en perte de peut-être 50 millions de livres ou plus depuis six mois que les Anglais exercent une piraterie odieuse, ils ne peuvent pas faire autant d'efforts que lorsque leur fortune était entière. »

Parallèlement aux statistiques de Jean Delumeau, la série 134 et G du Fonds Marine des archives nationales comprend des états portant sur un total de 1 729 prises et rançons. On peut en tirer le tableau suivant⁴⁴ :

	Corsaires	Armements	Prises	Rançons	Total
Dunkerque.....	77	121	358	330	688
Saint-Malo.....	60	69	202	55	257
Bayonne.....	79	128	305	70	375
Bordeaux.....	44	54	55	14	69
Boulogne.....	24	32	71	6	77
Dieppe.....	19	21	7	7	14
Saint-Jean-de-Luz.....	17	35	97	11	108
Autres ports.....	41	50	128	9	137
Total.....	361	510	1223	506	1729

Ce tableau continue pour la France métropolitaine le déclin relatif des ports de la Manche et du Pas-de-Calais. La supériorité navale des Anglais leur permit un blocus efficace de ces mers et même d'attaquer victorieusement Saint-Malo. Cette maîtrise de la nier obligea des ports traditionnellement peu tournés vers la course à s'y lancer. A cet égard, le cas de Bordeaux fut le plus exemplaire avec celui des ports basques.

Dunkerque resta cependant le premier port car⁴⁵ :

⁴² Jean Meyer, *L'armement nantais dans la deuxième moitié du XVIII^e siècle*, Paris 1969, pp. 378-389.

T.J.A. Le Goff, *L'impact des prises effectuées par les Anglais sur la capacité en hommes de la Marine française au XVIII^e siècle*. Jean Meyer et Martine Acerra, *Les Marine Européennes XVII^e-XVIII^e*, colloque Sorbonne 1985, pp. 103.123.

⁴³ Archives nationales fonds Marine B3 527, f^{os} 84-87.

⁴⁴ Archives nationales et fonds Marine B4 94 et B4 95. *Etats des prises et rançons faites sur les ennemis de l'Etat* et Archives nationales fonds Marine G 77.

⁴⁵ Id.

« L'armement se fait dans ce port avec plus de facilité qu'ailleurs. Tous les marins étrangers y accoururent pour y trouver de l'emploi parce qu'ils ne sont pas soumis aux classes. Environ deux mille matelots et officiers-mariniers de ce port se trouvant sans emploi, parce que tout commerce est suspendu pendant la guerre, n'ont d'autres ressources que de partir en course... D'ailleurs, dès la déclaration de guerre en 1756, bien que les Anglais leur eussent pris de nombreux vaisseaux en pleine paix, les Dunkerquois arment tout ce qui leur reste en course, en construisent en diligence et chaque navire qu'ils prennent devient un nouveau corsaire... »

Le même mémoire affirme qu'« ils armèrent 87 corsaires qui firent 691 prises qui ont produit net 15 363 122 livres ». Citant la même somme, Henri Malo ajoutait que les Anglais avaient estimé les pertes causées par les Dunkerquois à 45 millions de livres. L'estimation d'Henri Malo repose sur l'argument qui consiste à montrer que les prises furent toujours vendues très en dessous de leur valeur réelle.

Les armateurs continuèrent de s'enrichir et selon lui, les armateurs Coppens, Caillez et Bénard auraient fait pour 4 891 416 livres de captures. Briansaux 2 004 394 livres, Philippe Ducrocq 1 516 332 livres et Taverne de Montd'hiver 834 437 livres (produit net). La plus belle prise se serait montée à 2 400 000 livres⁴⁶.

D'après un sondage que j'ai fait dans les états des armements conservés dans la série B4, les principaux résultats chiffrés furent les suivants :

Ports	Nombre d'armements	Prises + Rançons liquidées	Valeur en livres
Dunkerque.....	121	596	13 806 842
Dieppe.....	21	7	96 386
Le Havre.....	15	39	595 194
Cherbourg.....	4	10	171 924
Grandville.....	12	39	874 191
Saint-Malo (*).....	69	171	4 330 000
Port-Louis.....	2	4	14 478
Bordeaux.....	54	63	2 557 244
Bayonne (**). ..	128	351	16 242 644
Saint-Jean-de-Luz.....	27	100	5 583 088

(*) Saint-Malo : le chiffre connu ne mentionne que le produit net alors que pour tous les autres ports il s'agit du produit brut
(**) Bayonne : en fait seules 114 campagnes et 311 captures ont été liquidées mais le chiffre brut total étant donné, je l'ai cité

⁴⁶ Id.

Ce document est hélas incomplet puisqu'il manque Boulogne, Calais, Brest, l'ensemble de la Méditerranée, des ports étrangers et des colonies. A Brest fut ainsi conduite une prise véritablement fabuleuse l'*Ajax*, évaluée à 4 172 496 livres car elle contenait à bord une caisse de diamants. Cette statistique est néanmoins très précieuse car elle est complétée par les comptes du 6 deniers pour livres pour les Invalides de la Marine⁴⁷ On peut ainsi déterminer la rentabilité des campagnes de course mais seulement pour Saint-Malo et Bayonne.

Saint-Malo

A Saint-Malo, le bilan fut le suivant

Années	Nombre d'armements	Tonnage total	Nombre de prises	Nombre de Rançons
1756	14	1312	47	0
1757	29	5460	76	3
1758	5	770	13	1
1759	2	280	0	0
1760	25	11465	54	18
1761	9	1130	13	42
1762	13	1153	15	1
Total	97	11570	218	65

A ces résultats, on peut ajouter que sur 82 corsaires malouins dénombrés, 21 furent capturés et 26 détruits ; 20 furent incendiés lors du raid anglais de 1758 dont on mesure sur ce tableau les conséquences sur la course malouine. Grâce aux comptes du 6 deniers pour livre qui ont été conservés, Annick Martin-Deidier estime que 21 campagnes ont été gagnantes, 6 nulles et 70 déficitaires.

Quelques armateurs furent heureux, Magon et surtout le père de Chateaubriant. Le bénéfice net de la première campagne de course de l'*Amaranthe* en 1761 aurait été de 357 216 livres pour sa part. La même année, il achetait la terre de Combourg pour 370 000 livres. Au total, il aurait gagné pendant cette guerre 693 000 livres. Globalement, ce conflit fut le plus sombre de l'histoire malouine. La progression du nombre de rançons me semble exemplaire à cet égard de la domination anglaise en Manche. Pour éviter le risque des reprises, les Malouins choisirent de rançonner les navires dont ils s'emparèrent.

⁴⁷ Archives nationales Marine fonds B4 95, f^{os} 60-72, f^{os} 144-150.

Bayonne

A Bayonne, le bilan s'établit ainsi :

Années	ARMEMENTS			PRISES			
	Bayonne	St-Jean de-Luz	Autres ports ⁽¹⁾	Bayonne	St-Jean de-Luz	Autres ports	Total
1756	17	8	2	11	1	1	13
1757	52	13	8	44	13	12	69
1758	17	4	3	26	6	2	38
1759	13	6	2	14	11	19	44
1760	28	6	8	31	19	15	65
1761	48	12	7	62	25	32	119
1762	45	6	4	55	20	32	107
Total	220	56	34	243	99	113	455

(1) Autres ports : cette rubrique regroupe principalement Cibourne et les petits ports voisins généralement mis sous le nom de Bayonne dans les états envoyés au ministre.

Les comptes du 6 deniers pour livres donnent pour un total de 114 courses et 311 prises, 34 campagnes et 101 captures non liquidées. Les 80 armements connus se partagèrent entre 42 bénéficiaires et 33 déficitaires. Les 42 courses rentables auraient demandé un investissement total de 2 476 158 livres pour un bénéfice net à distribuer entre les actionnaires et les équipages de 5 596 720 livres. A Saint-Jean-de-Luz, pour 28 campagnes et 84 captures, 21 sont connues. Quatre armements ont été en perte et 17 furent bénéficiaires pour ces derniers, les frais se montèrent à 900 157 livres. Actionnaires et équipage partagèrent 2 808 840 livres.

Les résultats globaux de Bayonne sont spectaculaires par rapport aux guerres précédentes Patrick Crowhurst les explique par la nécessité de pratiquer une activité maritime presque anéantie par la domination anglaise mais il souligne l'importance des armements déficitaires voire des Corsaires n'ayant fait aucune capture. La course n'y fut donc qu'un pis aller compensé par la perspective d'une prise mirifique. La quasi absence de course à Bayonne, Saint-Jean-de-Luz et Bordeaux pendant la guerre d'indépendance américaine prouverait selon lui cette thèse d'une course de la contrainte.

Dès que les convois furent efficaces, il y eut plus à gagner à commercer en temps de guerre avec l'Espagne et les colonies qu'à arriver en course⁴⁸

La guerre d'Indépendance américaine

Paradoxalement, ce conflit a été un des moins étudiés, raison qui amena Jean Delumeau à me demander d'étudier cette période tant du point de vue des convois, de la conduite de la guerre

navale que de la course, Ne pouvant résumer mes études dans cet article pour des raisons de place, je me contenterais de reproduire les principales pièces justificatives que j'ai pu élaborées. Mes principales conclusions sont les suivantes : le succès des convois fut la raison principale de l'absence de course dans les ports atlantiques et méditerranéens, La rareté des équipages corsaires ne me semble avoir été un facteur déterminant de la baisse de la course comme le prouve l'exemple de Dunkerque et dans une certaine mesure du Havre, Je rejoins en cela Patrick Crowhurst, Paul Butel pour Bordeaux et Jean Meyer pour Nantes.

J'ai aussi tenté de montrer en étudiant le rôle de la Marine à quel point les navires du roi furent de redoutables concurrents pour les corsaires en s'appropriant les prises les plus riches. Saint-Malo vit ses activités corsaires décliner mais ses armateurs comme ceux du Havre transférèrent leurs activités sur l'Atlantique à Bordeaux, Lorient et Nantes. Ils eurent aussi massivement recours aux pavillons de complaisance. Dunkerque, encore une fois fut paradoxal. La valeur des captures, compte tenu de la dépréciation monétaire, y fut supérieure à la guerre de Sept Ans Là encore, la conjoncture métropolitaine doit être considérée avec prudence. Les statistiques sur les Antilles et l'île de France manquent mais la course y fut très importante, d'après la correspondance du marquis de Bouillé, gouverneur des îles du Vent. Il faudrait tenir compte de la course insurgente qui venait vendre ses prises à la Martinique ou à Saint-Dominique.

Auguste Toussaint a chiffré la course à l'île Bourbon et l'île de France de 1778 à 1781 à 45 navires anglais saisis pour produit brut d'au moins 13 millions de livres et plus vraisemblablement de 20 millions. La seule vente d'un indiaman : *l'Osterley* se monta à 3 530 466 livres soit plus que la masse monétaire totale de l'île de France. Il faudrait y ajouter les prises faites par Suffren sur la côte de Coromandel. Ainsi cette course de l'océan indien dépassa largement celle de Dunkerque et représenta plus de la moitié de la course métropolitaine⁴⁹

⁴⁹ Auguste Toussaint, La course et la piraterie dans l'Océan Indien, colloque CHIM San Francisco, 1975, tome, p. 708.

ARMEMENTS DES CORSAIRES DE SAINT-MALO DE 1778 A 1783 ⁽¹⁾ (Suite)
(armements ayant fait au moins une prise ou une rançon)

Date	Tonnage	Equip.	Canons	Nom du Navire	Armateur	Capitaine	Montant de la liquidation générale	Tiers des Equipages
1778								
Nov. 3	85 tx	90 h	14 c	Comte d'Orvilliers	Pierre Bertrand	Fouquet des Moulins	39 400 L	12 400 L
Nov. 3	80 tx	80 h	14 c	Sillon	Saint Marc fils	F. L'Abbe	7 200 L	16 000 L
Nov. 3	90 tx	130 h	16 c	Duc de Mortemart	Cl. Dubois le jeune	J. Le Dos	245 000 L	78 300 L
1779								
Janv. 20	30 tx	31 h	4 c	Industrie	Deshay Coquelin et Dolley	N. Bazin	930 L	250 L
Avril 13	150 tx	141 h	24 c	Duc de Chartres	Benjamin Dubois	Dugue du Laurent	496 200 L	152 000 L
1780								
Fév. 4	150 tx	141 h	24 c	Duc de Chartres	Benjamin Dubois	P. Dupont	677 700 L	216 400 L
Mars 3	90 tx	130 h	16 c	Duc de Mortemart	Cl. Dubois le jeune	P.E. Pelley	22 600 L	6 800 L
Avril 19	5 tx	15 h	—	Croissant	J. Peltier	M. Le Sonneur	—	—
Avril 19	250 tx	180 h	28 c	Enjôleur	Leyritz	Le Breton de la Vieuville	22 800 L	6 800 L
Avril 19	150 tx	141 h	24 c	Duc de Chartres	Benjamin Dubois	P. Dupont	—	—
Juin 6	6 tx	—	—	Marquise de St-Pern	Bertranne et Roussel	M. Morice	21 700 L	10 500 L
Août 24	30 tx	—	—	Epervier	Cl. Dubois le jeune	J.B. Hebert	208 591 L	58 411 L
Oct. 13	30 tx	—	—	Olympe	Boulet de Bassemaison	J.B. Boulet de Basse- maison	2 200 L	800 L
Oct. 18	460 tx	219 h	32 c	Bougainville	Benjamin Dubois	René Morin	704 500 L	216 700 L
Oct. 18	100 tx	—	—	Duc de Chartres	Benjamin Dubois	P. Dupont	81 200 L	25 000 L
Nov. 17	50 tx	65 h	8 c	Espérance	Canneva frères	J. Pitrel Dumontier	79 300 L	24 200 L
Nov. 22	90 tx	130 h	16 c	Duc de Mortemart	Cl. Dubois le jeune	P.L. Felley	53 300 L	—
Nov. 28	24 tx	—	—	Pilote	J. Peltier	J. Debon	3 200 L	950 L
Dec. 1	30 tx	—	—	Union	Leyritz	Le Breton de la Vieuville	35 600 L	10 800 L
Dec. 1	40 tx	—	—	Général de Villepatouse	Picard père	J.B. Le Pelletier	23 800 L	7 300 L
1781								
Janv. 18	250 tx	—	—	Enjôleur	Leyritz	Le Fer de la Gervinain	14 700 L	4 400 L
Fév. 1	70 tx	75 h	14 c	Tartare	Benjamin Dubois	Rene Morin	323 000 L	99 400 L

ARMEMENTS DES CORSAIRES DE SAINT-MALO DE 1778 A 1783 ⁽¹⁾ (Suite)
(armements ayant fait au moins une prise ou une rançon)

Date	Tonnage	Equip.	Canons	Nom du Navire	Armateur	Capitaine	Montant de la liquidation générale	Tiers des Equipages
Fév. 5	100 tx	-	-	<i>Prince de Twigny</i>	P. Bertrand	H. Anquetil	15 700 L	4 500 L
Mars 5	650 tx	-	-	<i>Aigle</i>	P. Bertrand	J. d'Albarade*	699 000 L	-
Mars 5	450 tx	200 h	38 c	<i>Duchesse de Polignac</i>	Marion-Brillantais	N. Guideloup	439 859 L	135 172 L
Avril 7	30 tx	-	-	<i>Défiance</i>	Fichet Desjardins	L. Le Turc	7 900 L	2 300 L
Avril 13	8 tx	-	-	<i>Lévrier (Paimpol)</i>	Carouge	M.-R. Le Mercier	18 800 L	700 L
Juin 8	50 tx	80h	-	<i>Frédéric</i>	Guillemaus Baudimier et Cie	J.B. Le Forestier	64 500 L	20 000 L
Juillet 6	12 tx	-	-	<i>Serpent (Paimpol)</i>	Carouge	F. Guillemin	9 000 L	1 400 L
Juillet 21	30 tx	-	-	<i>Marquise de St-Pern</i>	Mathurin Morice	M. Morice	7 600 L	2 300 L
Nov. 20	70 tx	-	-	<i>Tartare</i>	Benjamin Dubois	J.-B. Le Blanc	39 400 L	12 000 L
Nov. 20	100 tx	-	-	<i>Duc de Chartres</i>	Benjamin Dubois	Chesnard de la Giraudais	261 700 L	80 300 L
Nov. 26	466 tx	219 h	32 c	<i>Bougainville</i>	Benjamin Dubois	René Morin	415 300 L	127 700 L
Nov. 26	70 tx	-	-	<i>Flesselles</i>	Benjamin Dubois	Cl de Vaudore	86 700 L	-
Déc. 20	45 tx	-	-	<i>Boulogne</i>	Claude Dubois	J.-A. Cl. Dubois	99 300 L	30 800 L
Déc. 20	100 tx	-	-	<i>Jeune Olympe</i>	Millet	P. Dupont	30 900 L	9 300 L
1782								
Janv. 7	80 tx	-	-	<i>Sensible</i>	-	F. Canabeau	28 300 L	8 896 L
Fév. 2	40 tx	-	-	<i>Comte de Boisgelin</i>	Benjamin Dubois	H. Anquetils	184 300 L	59 600 L
Fév. 2	240 tx	-	-	<i>Agltaë</i>	Canneva le jeune	Dugue de Laurent	92 325 L	-
Fév. 23	50 tx	50 h	12 c	<i>Sorcier (Paimpol)</i>	Carouge	F. Guillemin	-	-
Mars 7	50 tx	-	-	<i>Lévrier</i>	Surcouf	Louis Le Turc	21 100 L	19 300 L
Mars 11	30 tx	-	-	<i>Angélique</i>	Carouge le jeune	R. Le Mercier	43 600 L	13 400 L
Oct.	70 tx	-	-	<i>Flesselles</i>	Benjamin Dubois	P. Dupont	244 000 L	-
Fin 1782	-	-	-	<i>Royal Georges</i>	-	-	-	-

(1) Patrick Villiers, *Influence de la guerre d'Indépendance sur l'armement malouin, le commerce colonial de course, la grande pêche et les gens de la mer, 1775-1783*, Annales de la Société d'Histoire et d'Archéologie de l'Arrondissement de Saint-malo, année 1976, p. 168-188.

Patrick Villiers, *Le commerce colonial et la guerre d'Indépendance des Etats-Unis d'Amérique, 1778-1783*, thèse de 3^e cycle, Paris I, 1975, éditée aux Etats-Unis par Arno Press, New-York, 1977

Exemple de quelques mises-hors de corsairs de Dunkerque en 1778 ⁽¹⁾

Nom du navire.....	<i>Chanlieu</i>	<i>Necker</i>	<i>Dunkerquoise</i>	<i>Duc ? (*)</i>
Nom de l'armateur.....	Carpeau	Haussoulier	Aget	Salomez cadet
Type.....	Frégate	Seneau	Frégate	Frégate
Construit à	Dunkerque	Havre	Havre	Boulogne
Date.....	1779	1778	1779	1779
Tonnage estimé.....	100 tx	150 tx	+/- de 200 tx	250 tx
Nombre de canons.....	14 de 4	12 de 6/8 de 4	16 de 6/8 de 8	20 de 6
Equipage.....	90 hommes	135 hommes	164 hommes	150 hommes
Prix de la coque.....	26 483	25 348	45 000	43 000
Forgeron et cordier.....	10 556	10 233	18 580	9 948
Voilier.....	?	2 944	6 400	6 731
Pouilleur.....	?	1 311	2 029	1 036
Chaudronnier.....	870	?	?	?
Lest de fer.....	4 000	7 655	9 900	5 734
Apothicaire.....	577	?	?	?
Instruments de chirurgie.....	152	?	?	?
Canons, armes et poudre.....	1 257	14 526	17 300	18 458
Vivres.....	3 218	10 269	15 000	9 016
Journées de gréement et d'armement.....	23 084	25 045	44 495	32 849
Frais de cabaret.....	2 757	3 162	6 375	4 188
Avance 6 semaines équip.....	25 284	33 748	45 501	37 960
Divers.....	231	2 554	3 795	460
Commission armateur.....	2 130	2 735	2 741	2 878
Total 1 ^e mise-hors.....	108 532	139 532	217 226	172 258
Désarmement et relâche.....	188 113	106 501	70 357	55 650
Total des débours.....		246 033	293 583	227 908
(*) Plans conservés au musée naval de Greenwich				

1778-1782	Liquidation générale en l.t.	Nom du corsaire	Tonnage	Année
Saint-Malo	704.500	<i>Bougainville</i>	460	1780
	699.000	<i>Aigle</i>	650	1781
	677.000	<i>Duc de Chartres n° 2</i>	150	1780
	496.000	<i>Duc de Chartres n° 1</i>	150	1779
	439.000	<i>Duch. de Polignac</i>	450	1781
Dunkerque	1.061.000	<i>Franklin</i>	300	1781
	820.730	<i>Chardon</i>	240	1781
	856.614	<i>Fantaisie</i>	90	1781
	602.191	<i>Victoire</i>	?	1781
	559.815	<i>Fleur de mer</i>	70	1778
	569.087	<i>Civilité</i>	?	1780

Au terme de notre étude qui a porté durant cinq ans sur la totalité des corsaires français répertoriés dans les sources officielles nous pouvons affirmer que les prises les plus riches et les plus nombreuses sont faites par les corsaires les plus puissants.

Deux tableaux résument la course dunkerquoise :

Dunkerque
Corsaires chanceux et bredouilles en fonction du tonnage
(1778-1783)

	1 à 19 tx	20 à 49tx	50 à 99 tx	100 à 199 tx	200 à 399 tx	+ de 400 tx	TOTAL
Chanceux	4	24	35	26	7	3	99
Bredouilles	7	8	9	5	4	0	39
Il faut rajouter 31 chanceux et 29 bredouilles dont le tonnage n'est pas connu							

Par chanceux, il faut entendre un corsaire ayant fait au moins une prise ou une rançon, ce qui ne signifie pas que la campagne ait été rentable.

Evolution des armements corsaires à Dunkerque : 1778-1783⁵⁰

	1778	1779	1780	1781	1782	1783	TOTAL
Chanceux	15	23	31	38	23	0	130
Bredouilles	5	6	15	33	3	68	
Pris	4	8	21	26	2	69	
TOTAL	20	20	37	53	56	3	198

**Salaires moyens versés pendant la guerre d'Indépendance
(en livres-tournois)**

Avances pour deux mois	Corsaire	Navire du roi	Commerce colonial
Premier et second maîtres d'équipage.....	200-300	110-140	180-240
Pilote, contre-maître, maître de prise.....	200-250	66-90	140-180
Matelot à haute paye, canonnier.....	150-350	42-48	120-240
Matelot à moindre paye.....	120-200	32-36	130-170
Novices, une seule campagne ou soldat.....	50-110	28	48-100
Mousse fort ayant déjà navigué.....	20-37	18	18-30
Mousse.....	18	16	18-22

Les salaires très élevés des corsaires doivent être pondérés par le fait qu'aux escales on ne verse que des demi-gages, D'autre part, il est très rare que l'on embarque plusieurs fois consécutives et il faut retirer les périodes sans salaire particulièrement importantes pour les corsaires et dans une moindre mesure pour le commerce colonial.

⁵⁰ Patrick Villiers, *Convois et corsaires dans l'Atlantique pendant la guerre d'Indépendance des Etats-Unis d'Amérique*, revue historique, 1976, CCLVI, 1, p. 49.

Patrick Villiers, *La marine de Louis XVI*, tome 1, 495 p., J.P. Debbane éditeur, Grenoble 1985, pp. 104-109 et 235-240.

**Répartition des prises faites par les bâtiments du Roi
en fonction du lieu de vente⁵¹**

Années	Port du Ponant	Espagne + Portugal	Antilles	Prises particulières + autres lieux	Armées navales	Total
1778	73	3		2	137	215
1779	55	3	21	15	?	94 + ?
1780	29	2		6	77	114
1781	37	5		8	45	195
1782	12			4	145	69 + ?
1783				4	47 + ?	4
TOTAL	206	13	21	45	406 + ?	768 + ?

Prises dont la valeur est connue (*)

Ponant		Espagne * Portugal		Antilles		Prises Particulières		Armées navales		Total	
Nbre	Valeur	Nbre	Valeur	Nbre	Valeur	Nbre	Valeur	Nbre	Valeur	Nbre	Valeur
180	5 347 364	13	500 229	15	812 976	41	2 531 214	406	13 166 859	655	21 353 217

(*) Les prises vendues dans les ports de Ponant et en Espagne + Portugal comme les prises particulières ont pour la plupart été capturées par des frégates ou des corvettes en mission ou détachées de l'armée : elles sont comptabilisées hors armées navales.

Ces sources ne sont pas toujours homogènes et les chiffres obtenus sont une estimation par défaut tant en nombre qu'en valeur. Pour les années 1779 et 1782 nous connaissons le montant des prises mais non leur nombre. Pour 1778, 1779 et 1780, manque la valeur de 113 navires. Il faudrait ajouter les prises faites en Méditerranée et dans l'océan Indien. C'est donc un minimum de 900 d'une valeur au moins égale à 3 millions de livres qu'il faut estimer l'ensemble des captures faites par la Marine royale pendant la guerre d'Indépendance des Etats-Unis d'Amérique.

La course sous la Révolution, le Consulat et l'Empire

Une première remarque s'impose : le nombre des travaux scientifiques sur le sujet est ridiculement faible alors qu'au contraire les ouvrages de seconde main ou fantaisistes abondent. Saint-Malo, Dunkerque et Boulogne sont relativement bien étudiés mais par des ouvrages et des articles anciens, à quelques exceptions près. Surcouf a trouvé son historien avec Auguste Toussaint de même que Bordeaux av Paul Butel. Ulane Bonnel a remarquablement posé le

⁵¹ Patrick Villiers, *Mythe...*, art. cit., pp. 74-76

problème des Neutres dans sa thèse : *La France, les Etats-Unis et la guerre de course*. Anne Perotin-Wilde travaille sur le problème des corsaires aux Antilles, en particulier à la Guadeloupe mais aussi sur leur devenir post-napoléonien dans une riche problématique sur les corsaires jacobins et les corsaires insurgentes dans le golfe du Mexique et les indépendances américaines 1810-1830⁵²

A la lecture de ces différents ouvrages, l'idée s'impose d'un renouveau de la course à la fin du XVII^e siècle en particulier en Méditerranée, aux Antilles et dans l'océan Indien mais avec un correctif immédiat le déclin des ports de Saint-Malo et de Dunkerque. La valeur des prises ne cessa d'y décliner en même temps que le nombre de corsaires pris augmenta.

A Dunkerque, le total des armements se montra à 233 pour vingt ans. On compta 50 armements de février à juin 1793, puis un embargo général en métropole jusqu'en fructidor an III. Vinrent ensuite 19 armements pour l'an IV, 24 pour l'an V, 43 pour l'an VI, 24 pour l'an VII, 8 pour l'an VIII et 17 pour l'an IX. A la reprise des hostilités, les équipages furent réquisitionnés sur la flottille de Boulogne, un seul corsaire en l'an XI, 2 en l'an XII, 3 en l'an 1808, 8 en 1809, 15 en 1810, 7 en 1811, 5 en 1812, 1 en 1813, et 1 en 1814. Comme le note Henri Malo, il n'était plus question de frégates de 250 à 300 tonneaux mais de lougres de 20 à 50 tonneaux. Au 1^{er} août 1793, les Anglais avaient capturé 19 corsaires sur 50. Du 23 thermidor an III au 30 fructidor an V, le produit des prises de 38 corsaires se monta à 2 842 000 livres mais 21 corsaires avaient été pris.

Il y eut encore de très belles courses. Un Cornil Delattre fit 65 prises de 1793 à 1805 pour une valeur de 7 millions de livres, mais le centre de la course s'était déplacé comme le montre l'état suivant cité par l'abbé Robidou⁵³:

Etat numératif des Prises conduites dans les Ports de la République depuis le commencement de la guerre jusqu'au dernier fructidor an VII

	1793 et An II	An III	An IV	An V	An VI	An VII	TOTAUX
Brest.....	300	56	28	75	36	18	543
Toulon.....	162	57	5	2	16	23	264
Rochefort.....	93	30	14	39	25	16	217
<i>A reporter.....</i>	585	143	47	116	77	47	1 024

⁵² Auguste Toussaint, *Les frères Surcouf*, Paris, 1979.

Paul Butel, *L'armement en course à Bordeaux sous la Révolution et l'Empire*, Revue Historique de Bordeaux, 1966, pp. 17-64.

Paul Butel, *Les difficultés du commerce maritime bordelais sous le Directoire : exemple d'adaptation à la conjoncture de guerre maritime*.

Ulane Bonnel, *La France, les Etats-Unis et la guerre de course (1797-1815)*, 489 p., Paris 1961.

Anne Pérotin-Dumon, *Etre patriote sous les tropiques, Basse-Terre*, 1985, 340 p., voir en particulier le chapitre IX, la guerre...

⁵³ Abbé F. Robidou, *Les derniers corsaires malouins*, Rennes, 1919.

	1793 et An II	An III	An IV	An V	An VI	An VII	TOTAUX
<i>Reporter.....</i>	585	143	47	116	77	47	1 024
Lorient.....	109	43	12	49	33	20	266
Nantes.....	44	11	3	40	23	5	126
Port-Malo.....	32	13	1	44	21	16	127
Le Havre.....	24	11	17	27	2	5	86
Cherbourg.....	46	3	12	9	19	13	102
Bordeaux.....	7	7	5	25	30	10	64
Bayonne.....	26	5	5	8	24	15	83
Dunkerque.....	145	33	51	11	35	39	314
Totaux.....	1 018	269	153	329	244	180	2 193

Pour Saint-Malo, il donne les chiffres suivants :

Années	Tonnage global en Tx	Armements	Corsaires pris	Prises
1793.....	1 560	22	11	23
An IV.....	128	5	5	0
An V.....	1 373	31	15	39
An VI.....	2 644	29	9	38
An VII.....	2 039	19	8	30
An VIII.....	1 825	24	7	29
An IX.....	1 449	20	12	24
Totaux.....	11 018	150	67	163

Le total des ventes se monta à 22 353 228 francs pour le produit brut de 147 prises et correspondaient à 60 armements. Robidou estime que sur les 150 armements, 78 furent bénéficiaires et que globalement les bénéfices versés aux intéressés l'emportèrent sur les fonds investis. Sous l'Empire, ses chiffres sont moins complets. Le total des vente fut globalement identique 23 559 206 francs pour 163 prises et 167 armements. 77 corsaires furent pris, 31 % des armements furent déficitaires.

Peut-on généraliser ?

La guerre de course sous la Révolution et l'Empire fut l'objet de vives controverses. A l'Assemblée législative, Kersaint en proposa la suppression à la séance du 30 mai 1792. Reprenant un projet de Benjamin Franklin, Kersaint proposa que l'ensemble des grandes puissances décrètent le principe de l'inviolabilité de la propriété privée sur mer. Emmery, député de Dunkerque, l'approuva, ce qui ne l'empêcha pas d'être un des plus grands armateurs corsaires

du Consulat et de l'Empire. Le 31 janvier 1793, sur l'initiative de Brissot, la Convention vota le décret autorisant les citoyens à armer en course, La Convention n'hésita pas à proclamer⁵⁴ :

« Ce système (la course) remplira bien mieux les vrais intérêts de la nation que ces vains étalages de puissance maritime qui ne flattent que l'orgueil personne/ et consomment inutilement les ressources de la République, le gouvernement anglais pourra s'il le veut, se pavaner de ses escadres et les faire promener en ordre de tactique : le Français se bornera à l'attaquer dans ce qu'il a de plus cher, dans ce qui fait son bonheur: dans ses richesses! tous nos plans, toutes nos croisières, toutes nos mouvements dans nos ports et en mer n'auront pour but que de ravager son commerce, de détruire, de bouleverser ses colonies, de le forcer enfin d'une banqueroute honteuse ».

A partir de juin 1795, la marine de guerre suivit cette nouvelle stratégie qui devint commune aux particuliers et aux militaires. Ganteaume, Richery, Sercey partirent au Levant, à Terre-Neuve et aux Indes à la tête de divisions chargées d'attaquer et de détruire le commerce et les possessions anglaises. Les résultats en sont à écrire car les quelques bilans qui existent ne séparent pas les prises faites par les bâtiments de l'Etat de celles faites par les particuliers. Il faudrait déterminer dans quelle mesure les prises ont rempli les caisses de la Marine. Doit-on parler d'une stratégie du pillage légal finançant l'Etat ou la course a-t-elle maintenue un courant d'activités dans les ports désertés ?

Pendant cette période, les Neutres furent jugés de bonne prise sur des critères inadmissibles. Etudiant la flotte américaine, Ulane Bonnel a parfaitement démontré à quel point le conseil des prises appliquait la politique du pouvoir. On jugea de bonne prise des Neutres sans méfiance et de bonne foi, naviguant sans escorte, proies autrement plus faciles à saisir que les marchand anglais. Il faudrait donc distinguer les prises faites sur les nations ennemies de celles faites sur les Neutres.

La course a permis de sauver ou de retarder la chute d'îles isolées de la métropole comme la Guadeloupe et l'île de France. On oublie trop souvent le rôle d'un général Ernouf ou d'un Victor Hughes. Surcouf est trop célèbre pour ne pas être cité. Il captura 43 navires mais n'était pas seul. De 1793 à 1810, 193 croisières furent organisées à partir de l'île de France dont 122 par des corsaires et 71 par des bâtiments de l'Etat. Près de 500 navires furent pris ou détruits pour un montant évalué à plus de 5 millions de livre sterling.

Contre la course révolutionnaire, puis lors des conflits avec Napoléon, la riposte anglaise fut violente et efficace. Les Anglais combinèrent trois tactiques : convois obligatoires pour tous les marchands, bombardements et blocus des ports commerçants avec la France, escadres ou flottilles anti-corsaires. Les corsaires ou les bâtiments de guerre français ne furent jamais totalement arrêtés mais leur déclin est incontestable. Le taux des assurances anglaises passa de 50 % pendant la guerre de l'Indépendance américaine à 25 % pour la période 1793-1800, à 12 % en 1802 et 6 % après 1810. Le nombre de navires marchands anglais augmenta de 17 885 en 1800 à 22 805 en 1805 et à 22 703 en 1810. Une nouvelle fois était confirmée l'inefficacité militaire de la course si elle n'était pas appuyée par de puissantes escadres. A l'inverse, les

⁵⁴ Joannès Trarnond, *Manuel d'Histoire maritime de la France des origines à 1815*, Paris, 1927, p. 608.

Anglais prirent 1 244 bâtiments au long cours sur les 1 500 dont la France disposait en 1801⁵⁵.

Il faudrait encore faire le bilan en France comme en Angleterre des navires pris par les corsaires et ceux pris par les navires de guerre. Au temps du Roi Soleil, les frégates corsaires de Saint-Malo équivalaient un bâtiment de cinquième rang soit 400-600 tonneaux mais à partir de la Révolution les frégates militaires dépassèrent les 1 000 tonneaux de 44 canons à l'imitation des frégates américaines. Que pouvait alors un lougre de 50 tonneaux et 100 hommes d'équipage ?

Les autorités se rendirent assez vite compte du nombre croissant (les prises reprises par les Anglais). Dès le 24 Floréal an IV, Truguet, ministre de la Marine envoya aux commissaires de Marine des différents ports la circulaire suivante (I)

« Le but des armements en course étant de harceler, d'anéantir même s'il était possible, le commerce de nos ennemis,... les Corsaires doivent faire tous leur efforts pour lui porter des coups sûrs. Je vous invite en conséquence, à faire savoir à tous les commandants des armements en course, qui ont lieu, dans l'étendue de votre arrondissement, de s'occuper pendant leur croisière de détruire tous les bâtiments qu'ils n'auraient pas la certitude de pouvoir faire arriver en France. Cette marche préviendra la reprise d'une infinité de navires et en même temps la diminution des équipages de nos corsaires et la captivité d'un assez grand nombre de Français... »

Le 4 mai 1809, Gaude, commissaire de la Marine de Saint-Servan, écrivait au ministre de la Marine pour lui demander des primes en faveur des armateurs qui coulaient les navires ennemis⁵⁶ :

« En observant, Monseigneur, le peu de chances favorables que présente la course, et particulièrement la difficulté de faire arriver les prises dans nos ports, j'ai pensé que le moyen le plus certain de faire du mal à nos ennemis serait peut-être d'accorder une prime aux armateurs et aux équipages des corsaires pour chaque bâtiment coulé en mer... Cette mesure aurait l'avantage de dispenser d'armer des bâtiments sur lest et de peu de valeur, sur lesquels on expose des équipages qui, presque tous, vont grossir le nombre des prisonniers en Angleterre.

Les armateurs sont en général d'avis que, dans les circonstances actuelles, ce projet leur semble offrir le seul moyen d'utiliser les armements du commerce français et de nuire au commerce ennemi, avec le moins de danger pour nous ».

De nombreuses prises furent coulées mais la comptabilité n'en a pas été tenue. Dans ces conditions, lorsque les armateurs eux-mêmes demandaient la destruction des navires ennemis, la course n'avait plus de raison d'être. L'apparition de la vapeur, de l'obus et de la cuirasse séparèrent définitivement le navire de guerre du bâtiment corsaire. Le traité de Paris de 1856 entérina cet état de fait. La découverte de la torpille du sous-marin allait relancer la stratégie de

⁵⁵ Id. pp 1.-73676.

⁵⁶ Abbé Robidou, Les derniers corsaires... op. cit. pièces justificatives n° 47 et 48.

la destruction du commerce ennemi. Mais de même que la course était l'arme des pays dont la Marine était insuffisante, la guerre sous-marine n'a t-elle pas été au XX^e siècle, la dernière stratégie lorsque la marine de haut bord n'a pas ou n'a pu jouer son rôle. Dans les deux cas, l'emploi seul des corsaires ou des sous-marins s'est révélé un échec, l'escorte même composée de petites unités, si elle était soutenue par une marine puissante, l'emporta finalement malgré de lourdes pertes au début de chaque conflit.