

5

Revista
de Estudios
Marítimos
del País Vasco

ITSAS
m e m o r i a

PONTET, Josette: “Les corsaires dans l’Amirauté de Bayonne au XVIII^e siècle”, *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 5, Untzi Museoa-Museo Naval, Donostia-San Sebastián, 2006, pp. 309-324.

U·M

UNTZI MUSEOA · MUSEO NAVAL

Donostia · San Sebastián



Gipuzkoako Foru Aldundia
Diputación Foral de Gipuzkoa

Les corsaires dans l'Amirauté de Bayonne au XVIII^e siècle

Josette Pontet

Université Michel de Montaigne Bordeaux 3

Dans l'imaginaire et pour beaucoup encore au XVIII^e siècle, le corsaire ne se différencie pas du pirate ou du flibustier, liés à l'histoire des Antilles et de la conquête des Ibériques en Amérique, dont avaient été exclus les autres Européens par le traité de Tordesillas, en 1494: tout marin étranger dans les mers nouvellement découvertes était considéré comme pirate, et il est vrai que l'objectif était alors le pillage des riches flottes espagnoles. La terminologie s'est progressivement affinée, mais, en 1690, Furetière parle toujours du pirate comme d'«un corsaire écumeur de mer qui fait des courses sur mer sans aveu ni autorité du Prince ou de la République», alors que le *Dictionnaire de l'Académie*, en 1694, définit justement le corsaire comme un «écumeur de mer qui va en course avec commission d'un État ou d'un Prince souverain»¹. Ne disposant pas d'une flotte suffisante, le prince délègue à des particuliers le droit de faire la course: un armateur équipe un navire, recrute un équipage, obtient une lettre de marque de l'Amirauté valable pour une période donnée et uniquement en temps de guerre. Le corsaire doit faire valider ses prises par les autorités compétentes qui reconnaissent alors «la bonne prise» ou décident la «main levée». La course est ainsi une activité strictement réglementée, et, à partir de l'ordonnance de Colbert de 1681 surtout, fixée dans ses moindres détails. Le golfe de Gascogne n'avait pas été jusque-là épargné par la présence de corsaires qui, munis ou non de lettres de commission, se livraient à des actes de piraterie à la faveur des guerres de religion ou avec l'Espagne², mais la course y avait cependant peu à voir avec la flibuste dont le théâtre était, pour quelque temps encore, l'espace caraïbe³ et dont l'histoire, entre fiction et réalité, était parue à Paris, en 1686, sous le titre *Histoire des aventuriers*, dont l'auteur était Alexandre-Olivier Exquemelin. Cet ouvrage a largement contribué à créer le mythe de la flibuste, faisant du flibustier à la fois un aventurier toujours prêt à risquer sa vie, ayant courage, sens de l'honneur et du partage, dans un monde essentiellement masculin, qui ne rejette pas la cruauté et l'exaction, mais dont la barbarie était transcendée par les valeurs de solidarité et d'amitié avec ses semblables, et un rebelle aussi. Cette figure double du flibustier a quelque peu déteint sur celle du corsaire présenté comme un héros, aux exploits spectaculaires et mémorables. D'hier à aujourd'hui, assez nombreux ont été les auteurs à louer la bravoure des corsaires bayonnais et basques, qui passaient sans coup férir à l'assaut des ennemis, soutenus par toute la population. En 1980, Jean-Marie Curutchette, dans la préface de la réimpression de l'ouvrage d'Édouard Ducéré *Les corsaires sous l'Ancien Régime. Histoire maritime de Bayonne*, de 1895, n'écrit-il pas:

«Il est difficile aujourd'hui –tant les choses ont changé– de se faire une idée exacte de l'ardeur maritime et guerrière qui s'empara des populations de la côte Atlantique entre Adour et Bidassoa à partir du XVI^e siècle. À cette époque les hostilités étaient quasi permanentes entre la France et l'Espagne. La guerre de course battait son plein, chaque ville, chaque village y apportait sa propre contribution... Cette activité fébrile devait durer trois siècles, et disparaître d'un coup, en même temps que s'écroulait l'Empire napoléonien»⁴.

Pierre Rectoran consacre un long premier chapitre de son livre, écrit en 1946 et republié récemment, *Corsaires basques et bayonnais du XVe au XIXe siècle* à «un peuple qui a le goût du risque», s'attache aux pirates, aux flibustiers et aux boucaniers pendant cent trente pages, avant d'en venir aux corsaires proprement dits, évoquant la figure emblématique de quelques-uns d'entre eux. Parmi, l'un des plus célèbres, le Capitaine Coursic, de son vrai nom Johannes Suhigaraychipy, qui s'illustra

1. EXQUEMELIN, Alexandre-Olivier: *Histoire des Aventuriers flibustiers*, PUPS, 2005 (réédition 1686). Introduction et notes, texte par Réal QUELLET, et Patrick VILLIERS, pp. 10-11.

2. DUCÉRÉ, Édouard: *Les corsaires sous l'Ancien Régime*, Harriet, Pau, 1980 (réimpression de l'édition, Bayonne, 1895).

3. BUTEL, Paul: *Les Caraïbes au temps des flibustiers*, Aubier, Paris, 1982.

4. DUCÉRÉ, Édouard: *ouv. cit.*, Préface.

dans les années 1690 sur la frégate *La Légère* dans le golfe de Gascogne, y capturant plus de cent navires marchands en moins de six ans, avant de se lancer à l'assaut des baleiniers hollandais du Groenland en compagnie d'Harismendy et de mourir à proximité de Terre Neuve, son navire *l'Aigle* s'échouant au moment d'attaquer les ennemis, en septembre 1694, récit largement repris de celui qu'en donne Ducéré dans l'ouvrage précédemment cité, qui ne dit rien cependant de la mort de Coursic «le petit corsaire»⁵.

Héroïque l'action des capitaines des corsaires –car le mot désigne le bâtiment destiné à la course tout autant sinon plus que les hommes qui montent les vaisseaux de course ou ceux qui les arment– pouvait l'être sans nul doute et leurs hauts faits étaient abondamment relatés dans la presse –avant tout la *Gazette de France*– où l'on peut lire par exemple en mars 1692 les exploits de Coursic contre deux vaisseaux hollandais qui faisaient route vers Saint-Sébastien ou encore beaucoup plus tard dans le numéro du 1er mai 1760, ceux du capitaine Maze de Bordeaux qui, revenant de la Martinique sur un petit corsaire de 12 canons, est attaqué par un senau anglais de 18 canons:

«Malgré son infériorité, l'intrépide corsaire ordonna l'abordage et se mettant à la tête de son équipage, sauta sur le vaisseau anglais: il s'y trouva bientôt seul de son bord, mais il ne perdit point courage et, après avoir tué le capitaine ennemi et un autre homme, il remonte sur le pont, et poussant de grands cris, fond, l'épée à la main sur l'équipage anglais qui le croyant suivi d'une troupe nombreuse, s'enfuit par les écoutilles. Maze les ferme et ayant appelé ses hommes il conduisit sa prise à la Martinique: la cargaison du senau est vendue 300000 livres».

Les capitaines corsaires pouvaient également être héroïques dans leurs comportements. Le capitaine Martin Lafargue, qui avait réussi à capturer avec *L'Aigle* trois navires ennemis, dut livrer un sévère combat, en juin 1757, contre un corsaire anglais qui était dans les parages depuis quelques jours, comme le montre la lettre adressée à son armateur Jean Forestier, qui était également son beau-père⁶. Au cours du combat qui dura plus d'une heure et demie, il fut blessé à la cuisse et eut le poignet emporté. Gravement atteint, il dut laisser le commandement à son second, qui était aussi son beau-frère, Georges Forestier; celui-ci vint à bout du capitaine James Conor et du corsaire anglais. Cet épisode n'empêcha pas Martin Lafargue, après une période de repos, de reprendre la course: il commande en février 1761 *l'Heureux Biscayen* avec toujours autant de succès, malgré les séquelles de ses blessures⁷.

Peut-être plus connues les prouesses de Jean Dalbarade, qui, déjà lieutenant à 17 ans, se distingua par son courage sur le corsaire *Le Labourd* de Saint-Jean-de-Luz, commandé par Pierre Naguille, où il fut blessé au cours du combat, comme il se distingua encore sur la *Minerve* de Bayonne quelques mois plus tard où malgré deux blessures, l'une à la tête et l'autre au pied, il n'hésita pas à sauter le premier à bord de la *Jenny* de Lancaster dont le tonnage était deux fois supérieur et réussit à la ramener au port avec six prisonniers, le 30 octobre 1761. La guerre d'Indépendance lui donna à nouveau la possibilité de s'illustrer, s'emparant en 1779, toujours à l'abordage d'une frégate anglaise, après deux heures de combat. Il eut moins de chance, en remorquant sa prise, rencontrant deux navires anglais: blessé en accostant l'un d'eux, il fut frappé par un boulet au côté gauche, au moment où il s'apprêtait, le sabre à la main, à sauter à bord de l'autre. Gravement atteint, il fut capturé et emprisonné en Angleterre où il fut soigné avant d'être échangé en janvier 1780 avec un capitaine anglais. Ces péripéties ne ralentirent pas son zèle et dès 1781, il capturait plus d'une vingtaine de bâtiments, dont six corsaires.

Mais les capitaines n'étaient pas les seuls à faire acte de bravoure: on peut citer l'exemple de Jean Boustignague, officier marinier qui ayant perdu un poignet, continua malgré tout la course et la navigation, tout en touchant sa pension d'invalidé avant de mourir plusieurs années plus tard à l'hôpital militaire de Coutances.

Tous ces faits rapportés et connus donnaient, sans nul doute, un côté romanesque à la course, alimentant la légende d'hommes hors du commun, dans des épopées qui ne l'étaient pas moins avec l'attaque de l'ennemi associée à l'idée de riches butins glanés sur des prises chargées de marchan-

5. RECTORAN, Pierre: *Corsaires basques et bayonnais du XVIe au XIXe siècle*, illustrations de Pablo Tillac, CAIRN, Pau, 2003, réédition de l'ouvrage paru en 1946.

6. DUCÉRÉ, Édouard: *ouv. cit.*, pp.284-287.

7. LASSUS, Alfred; DARRIGRAND, Pierre: *Biarritz, ses marins et ses corsaires*, J. et D. Editions, Biarritz, 1997. La plupart des éléments biographiques, sauf indications contraires, sont tirés de cet ouvrage; on n'y reviendra pas.

disées de prix, encore souvent exotiques, quand ce n'étaient pas de piastres ou de pierres précieuses. Toutefois, il faut dire, qu'à de rares exceptions près, les marins n'étaient corsaires que par intermittence, lorsque la guerre était là et que le roi l'autorisait: la course n'était qu'un moment dans leur carrière, à condition évidemment que Dieu leur prêtât vie. La course n'était aussi dans la plupart des cas, comme nous allons le voir, qu'un investissement parmi d'autres pour les armateurs qui s'y lançaient, avec une rentabilité aléatoire et relativement spéculative. Par ailleurs, si elle a été largement pratiquée par les Bayonnais et les Basques du Labourd, il ne faut pas oublier que ceux-ci n'ont pas été les seuls, tant s'en faut, et que leurs investissements furent assez comparables à ceux des ports corsaires de la Manche et de la mer du Nord, s'ils se répartirent sans doute un peu différemment. Il est temps d'analyser les principales caractéristiques de cette course et des hommes qui en furent les acteurs avant de nous intéresser au problème de sa rentabilité.

La course est une activité privée réglementée par l'État. Elle ne peut se faire qu'avec l'autorisation du roi qui peut l'encourager ou la supprimer selon la stratégie retenue et la situation de la marine royale. Elle est conçue comme une collaboration à l'action militaire menée par le souverain. Pour l'État, elle est la guerre par d'autres moyens que la seule guerre d'escadre, quand l'opportunité en est jugée souhaitable. Elle peut être arrêtée et les armements supprimés si la conjoncture le demande. C'est ainsi que durant la Guerre de Sept Ans, l'embargo fut établi à quatre reprises pendant une période d'un à deux mois, en août 1757, février 1758, mai 1761 et avril 1762. En 1780-1781, l'embargo a frappé les corsaires en armement 105 jours et 230 jours. Une des raisons en était la pénurie de matelots qui devaient aller par priorité sur les vaisseaux du Roi, et la présence très grande des croisières anglaises à proximité des côtes et des estuaires français.

Dans l'ensemble la pratique du roi a été d'encourager l'armement en course. Louis XIV est allé jusqu'à accorder des vaisseaux de sa marine, ceux qui étaient assez faiblement armés – moins de quarante-quatre canons à des particuliers, avec leurs agrès et apparaux – à des armateurs pour qu'ils fassent la course contre les ennemis de l'État, l'ordonnance de 1691 prévoyant même que les prises leur appartiendraient en entier. Après 1692 et l'échec de La Hougue, la France passe de la guerre directe à la guerre d'usure, à la guerre offensive globale qui mobilise tous les moyens. C'est une stratégie corsaire qui est retenue, associant flotte royale et armateurs privés. C'est la seule possibilité à partir de 1703-1706, dans la difficile conjoncture de la guerre de Succession d'Espagne⁸. Mais dès les années 1690, à la faveur de la première véritable guerre maritime, la guerre de la Ligue d'Augsbourg, la course fut très largement pratiquée dans les ports basques. D'après diverses sources, durant la seule année 1690, plus de quarante bâtiments furent capturés et amenés dans le port de Bayonne; en 1691 d'après la *Gazette de France* le chiffre des prises arrivait à quatre-vingt-dix alors que l'année 1692 en aurait vu encore une soixantaine. Pendant la guerre de Succession d'Espagne, un corsaire aurait fait à lui seul une cinquantaine de prises, alors que neuf corsaires étaient encore armés en 1714. Les registres de l'Amirauté font état de plus cent cinquante prises réalisées au cours de la guerre⁹.

S'il est difficile d'établir une statistique précise et complète, une certitude demeure: l'importance au moins relative de l'armement corsaire français dans le golfe de Gascogne, sa place demeurant sans doute à l'échelle du royaume relativement modeste: de 1695 à 1717, la guerre menée au commerce des pays ennemis, sous l'impulsion de Pontchartrain, aurait fait 10000 prises ennemies selon certains, 7000 selon d'autres estimations.

La guerre de course qui s'attaque au commerce oblige, en fait, les États à se préoccuper de la protection des navires marchands, le seul moyen étant le développement de l'organisation de convois sous la protection des escadres. Elle est amorcée pendant la Guerre de Succession d'Espagne pour convoier la flotte espagnole, elle est rendue obligatoire après 1745 pour le commerce colonial en droiture, et est surtout reconnue efficace pendant la guerre d'Indépendance, grâce à une Marine royale reconstituée, alors que la supériorité navale anglaise est telle pendant la guerre de Sept Ans qu'elle est impossible à mettre en place alors¹⁰.

Mais durant tout le siècle, la course est bien perçue comme un auxiliaire nécessaire à la France contre les ennemis de l'État, et avant tout, contre les Anglais, si elle n'est cependant pas jugée suf-

8. LE BOUÉDEC, Gérard: *Activités maritimes et sociétés littorales de l'Europe atlantique, 1690-1790*, A. Colin, Paris, 1997, pp. 220-225.

9. Pour tout ceci voir DUCÉRE, Édouard: *ouv. cit.*

10. LE BOUÉDEC, Gérard: *ouv. cit.*

fisante. Le président de la Chambre de commerce de Bayonne, Labat, qui arme lui-même en course avec succès pendant la guerre de Succession d'Autriche, en est parfaitement conscient, qui écrit au député du commerce de la ville à Paris, Dulivier, en novembre 1747, «ces petits succès dans la course nous soutiennent mais ne dédommagent pas les pertes de la Marine»¹¹.

Et de fait, pour l'armateur privé, elle est le moyen de continuer le commerce par d'autres moyens, de compenser la baisse ou l'effondrement des activités liées à la mer pendant la guerre: pêche ou commerce au long cours, grand cabotage, dans l'ensemble les négociants cherchent la prise plus que le combat, même si, nous l'avons vu, un certain nombre de capitaines n'y répugnent pas. L'investissement est très lourd et sa rentabilité n'est assurée que par la valeur de la prise, qu'il faut ramener à terre, ainsi que l'équipage, ce qui est coûteux. Aussi un certain nombre de capitaines préfèrent imposer une rançon au bâtiment pris, en amenant un ou deux otages, et en laissant partir le navire. Ce n'est pas ce que souhaite nécessairement le roi et on fit savoir aux capitaines (règlement de 1756) qu'ils ne pouvaient demander des rançons que lorsque trois prises avaient été faites. Comme ils devaient également ramener les ennemis faits prisonniers sous peine de sanction. Toutefois, dans leurs instructions à leurs capitaines de navires, les armateurs, comme le fait Jean Forestier pour la Diane, les dégageaient de cette obligation si elle s'avérait dangereuse pour l'issue de la croisière:

«S'il se trouvait chargé de prisonniers qui luy fissent craindre quelque révolte on bien encore le missent dans le cas de ne pouvoir amariner d'autres prises sans s'exposer, il pourra trouvant l'occasion de s'en débarrasser, les mettre dans quelque prise qu'il reconnaîtrait ou sur quelque navire neutre, le jugeant à propos pour l'avantage de l'armement».

Le capitaine devra faire dresser un procès-verbal des motifs qui lui auront fait prendre ce parti pour servir à sa décharge, mais si cela n'était pas suffisant l'armateur se «charge de payer des deniers de l'armement la somme à laquelle ils pourraient être condamnés»¹².

Pour les négociants armateurs, la course n'est qu'un investissement parmi d'autres, dans lequel ils s'engagent en fonction de l'évaluation de la situation: les grands ports de la façade atlantique comme Nantes ou Bordeaux n'ont été que peu tentés par la course qui ne leur paraissait pas une entreprise très rentable, en fonction aussi de leur situation géographique, notamment pour Bordeaux. Les conditions pour armer en course sont très contraignantes et les procédures lourdes, telles qu'elles ont été définies par l'ordonnance de 1681 qui a renforcé l'autorité de l'Amiral qui touche en outre le dixième de la valeur des prises, ce qui en affaiblit le rapport. Toute personne qui désire armer en course doit obtenir une lettre de marque pour le capitaine du navire, qui est personnelle, contre dépôt d'une caution importante fixée alors à 15000 livres. Les cas de bonne prise sont définis et toute une série de dispositions pour le jugement des prises est établie. La visite par les officiers de l'Amirauté, après le rapport fait par le capitaine du navire, les denrées et marchandises ne devant être déchargées sans autorisation, interrogatoire des marins et prisonniers, papiers de la prise envoyés au conseil des prises qui juge de la validité de la prise¹³. C'est seulement après que l'on peut procéder à la vente du navire et de la cargaison annoncée publiquement. La liquidation de l'opération ne peut se faire qu'après un temps relativement long, qui pouvait aussi être dissuasif pour l'investisseur.

On comprend que, dans ces conditions, le gouvernement se soit efforcé d'inciter les armateurs par des mesures financières ou fiscales. C'est particulièrement le cas en 1746, où, à la suspension du droit du dixième de l'Amiral, l'État ajoute des primes et des surprimes en cas de combat pour chaque prise et des gratifications, et déclare une exemption de droits sur les vivres nécessaires à l'avitaillement des corsaires. Mais un certain nombre de chambres de commerce comme celles de Nantes ou de Bordeaux trouvent cela très insuffisant. Un certain nombre de Bayonnais aussi, même si le président de la chambre de commerce, Labat, pense que la suppression du dixième de l'Amiral animerait beaucoup les armements en course, si elle était effective.

La perspective d'une nouvelle guerre dans les années 1750 amène le roi à favoriser l'armement en course en proposant aux armateurs de construire des corsaires de 30 à 50 canons, qu'il prendrait

11. Arch. Mun. Bayonne, GG 233 bis.

12. DUCÉRE, Édouard: *ouv. cit.*, p. 295.

13. Arch. Mun. Bayonne. EE 57.

à son compte une fois la guerre terminée, sans donner plus de précisions. La mesure d'abord jugée avec réticences en l'absence de précisions sur les bénéfices qu'ils en retireraient, a sans doute décidé les Bayonnais à mettre en construction de nouveaux bâtiments sur les chantiers de l'Adour: le 1er janvier 1757 neuf bâtiments sont encore sur le chantier en attente d'être armés.

À cette offre se sont ajoutées celles de Machault en 1756 proposant «dans le cas où sa Majesté jugerait nécessaire d'autoriser» les armements en course, de renouveler les principales dispositions de la déclaration du 5 mars 1748 et de simplifier la procédure des prises, de suspendre toujours la perception du dixième de l'Amiral, d'accorder des gratifications particulières aux navires armés en course et aux équipages, en dispensant par exemple des deux campagnes nécessaires sur les vaisseaux du Roi pour devenir capitaines¹⁴. En 1778, des déclarations du roi, Louis XVI cette fois, reprennent tous les avantages que l'État a accordés au fil du siècle pour encourager la course et proposent de donner des navires de la Marine pour l'armement en course. Ces différentes mesures ont davantage convaincu Bayonnais et Basques que les Bordelais, qui, à l'exception d'un petit investissement dans la course pendant la guerre de Sept Ans, qui leur interdisait presque toute activité, sont restés très froids à son égard, s'ils ne répugnaient pas pour autant à investir des capitaux dans les corsaires armés ailleurs et notamment à Bayonne. Ce port, comme Saint-Jean-de-Luz ou Ciboure, avait une tradition ancienne de la course, sans doute parce que c'étaient des ports de pêche, comme l'étaient également Dunkerque ou Saint-Malo qui jouèrent un rôle de premier plan dans la course. Si l'on reprend les estimations de Patrick Villiers, 54 corsaires auraient été armés en course à Bayonne et dans le Labourd et auraient réalisé 139 armements pendant la guerre de Succession d'Autriche, Dunkerque en ayant effectué 145 et Bayonne seul 103. Saint-Malo, dont l'heure de gloire était un peu passée, alignant 55 corsaires pour 88 armements. Mais la course dans la mer du Nord est surtout le fait de petits corsaires, le nombre de bâtiments de moins de 100 tonneaux représentant plus des trois quarts du total, alors qu'à Bayonne ils ne constituent qu'un peu plus du tiers. Il faut noter toutefois que ceux-ci ont eu tendance à y voir leur part augmenter au cours de la guerre de Sept Ans pour représenter alors 53% des corsaires¹⁵. Les petits corsaires sont plutôt destinés à la course côtière, alors que ceux de 150 à 300 tonneaux ou plus sillonnent tout le golfe de Gascogne, vont jusqu'à l'ouest des Açores, et parfois bien au-delà, et du sud de la pointe Finistère aux abords de l'Irlande.

Qui sont les armateurs de ces corsaires? Comment sont-ils organisés? De 1724 à 1784 on ne recense pas moins de 254 armateurs à Bayonne, tous n'ont pas la même envergure, mais au moins 80 d'entre eux ont armé pour la course pendant les différentes guerres du XVIIIe siècle, celles de Succession d'Autriche et de Sept Ans surtout, beaucoup moins pour la guerre d'Indépendance qui a vu un effondrement de la course comme aussi du nombre des armateurs, la conjoncture bayonnaise étant très mauvaise depuis les années 1770¹⁶. On ne compte alors que moins d'une vingtaine d'armateurs contre une moyenne d'une quarantaine précédemment avec un point culminant en 1741 où l'on en recense plus d'une cinquantaine¹⁷.

Tous les armateurs qui ont eu l'opportunité d'armer pour la course ne l'ont pas saisie et, d'un autre côté, rares ont été les armateurs à n'armer que pour la course. Sur les cinquante-cinq armateurs qui disposaient d'une flotte de plus de deux cents tonneaux, vingt-sept, soit la moitié d'entre eux, n'avaient qu'un corsaire, onze en avaient deux, dix en avaient trois, quatre en avaient quatre et deux seulement six ou sept: Candau et Bacqueville. Mais tout aussi importantes étaient les différences entre le tonnage de la flotte armée et l'importance des navires armés. Trois armateurs disposaient d'une flotte de plus de 1000 tx armés en course: Bacqueville, Forestier et Rouy, huit d'une flotte entre 500 et 1000 tonneaux: Barrère, Balanqué, Saint-Genés, Moracin, Imbert, Candau, Laparade et Picquessary. Certains n'y ont destiné qu'un tout petit tonnage: Loustau, qui disposait au total d'une flotte de 2949 tonneaux et de 22 navires, n'a armé qu'un navire de 40 tx pour la course; c'est aussi le cas de Poydenot qui n'a consacré à la course qu'un navire de 50 tonneaux sur les vingt-quatre qu'il possédait et les 2912 tonneaux de sa flotte. Cabarrus est sensiblement dans le même cas, avec un seul navire de 40 tonneaux sur les quatorze qu'il avait; on pourrait citer d'autres

14. Cette lettre a été adressée aux diverses chambres de commerce, notamment à celle de Bordeaux qui n'est par très convaincue. GRÉCIET, Vincent: *Contribution à l'étude de la course. Les corsaires bordelais au XVIIIe siècle*, 2 t., TER, ss. direction Paul Butel, Université de Bordeaux 3, 1982.

15. VILLIERS, Patrick: «La course à Bayonne sous Louis XV» dans: *Passé, présent et avenir du port de Bayonne*, SSLAB, 1999, pp.107-130.

16. PONTET-FOURMIGUÉ, Josette: *Bayonne, un destin de ville moyenne à l'époque moderne*, J et D, Biarritz, 1990.

17. JAUPART, F.: *L'activité commerciale et maritime de Bayonne au XVIIIe siècle*, t.2, L'activité maritime, SSLAB, Bayonne, 1968.

exemples. C'est dire que la course ne représentait pas un intérêt identique pour tous les armateurs. Certains ne s'y adonnèrent pas du tout, comme Montz, qui n'arme ni pour la course ni pour la pêche d'ailleurs, alors qu'il a armé pour la traite, ni Lichagaray orienté surtout vers le long cours, alors que Forestier, à l'inverse, a armé très majoritairement pour la course, et, la paix revenue, a reconverti ses corsaires pour le trafic colonial.

Si l'on souligne le lien entre ports de pêche et ports corsaires, on doit remarquer qu'à Bayonne, les plus gros armateurs pour la course pratiquaient peu-ou pas-l'armement pour la pêche, que ce soient Bacqueville, Forestier, Moracin, Barrère, Picquessary ou a fortiori Rouy qui n'a pratiquement armé que pour la course.

En revanche, on trouve aussi des armateurs qui, devant les difficultés ou l'impossibilité de partir à Terre Neuve, reconvertissent leurs pinasses en corsaires. A titre d'exemple celui de Jean Lorriague, aîné, bourgeois armateur et ancien maire de Saint-Jean-de-Luz et de Samson Dufourq, bourgeois et armateur de Ciboure qui décident en septembre 1778 d'armer en course contre les ennemis de l'État «deux pinaces de pêche gisant au port de Saint Jean de Luz»¹⁸. Mais le plus souvent les armateurs de quelque importance font construire de nouveaux bâtiments. Les chantiers connaissent une activité considérable, qui culmine à Bayonne en 1757 où l'on a construit vingt et un navires pour un tonnage de 4370 tonneaux, essentiellement des frégates. Pendant la guerre de Succession d'Autriche l'activité avait été bien moindre avec vingt-deux navires construits en 1744-1748, contre quatre-vingt-quatorze pendant celle de Sept Ans, il est vrai plus longue, mais en moyenne annuelle, la différence est évidente: un peu plus de quatre navires par an en 1744-1748, contre près de douze en 1756-1763. Si la construction a été active encore pendant la guerre d'Indépendance, huit par an, assez peu de navires ont été destinés alors à la course. Pour cette activité les navires doivent être de qualité, manoeuvrables facilement et rapides, tout en étant assez grands pour embarquer un équipage nombreux que nécessite la course elle-même: manoeuvre, capture du bateau ennemi, retour des prises dans le port avec un capitaine de prise, des officiers et quelques hommes.

La construction des navires est compliquée par la présence de l'artillerie, la puissance de feu étant indispensable pour impressionner l'adversaire sinon pour le combattre. En 1757, six corsaires ne disposent que d'une puissance limitée à huit canons (2); dix, en revanche, ont plus de vingt canons, les autres (14) ayant entre dix et dix-huit canons. Les nouveaux corsaires en construction dépassent pratiquement tous la vingtaine de canons. En revanche l'armement des corsaires de Saint-Jean-de-Luz est à cette même date assez dérisoire pour plus de la moitié d'entre eux: cinq n'ont que des pierriers, trois qu'un canon et quatre pierriers, un quatre canons de quatre livres. Les autres sont mieux armés: ce sont ceux construits ici aussi pour la course, deux ayant vingt canons, les autres entre quatorze et vingt¹⁹.

A Bayonne, la construction navale est une tradition ancienne, à la différence de Bordeaux et les constructeurs jouissaient d'une bonne réputation qu'ils se transmettaient pour la plupart de père en fils, comme les Gassies ou les Hargous que l'on retrouve tout au long du siècle, d'autres apparaissant surtout dans la seconde moitié comme Descandes ou Miressou, à coté d'une liste assez longue de constructeurs²⁰. Si leur savoir-faire n'est pas contesté, il est quelque peu critiqué par les ingénieurs constructeurs du roi à Rochefort notamment, et certains armateurs comme Forestier ont demandé des plans à ceux-ci pour construire leur corsaire avec le plus d'efficacité possible, compte tenu des contraintes de rapidité, de capacité, de solidité recherchées. L'esthétique du navire pouvait s'en ressentir, comme celui du *Lion*, construit par les frères Gassies, sur les plans de Morineau qui s'était fait retribuer pour ceux-ci 380 livres, et que certains ne s'étaient pas privés de critiquer à Bayonne, ce qui valut un échange de correspondance entre l'armateur et l'auteur des plans qui, dans sa réponse, jugeait que: «Ceux qui ne trouvent pas votre Lion avoir l'air de frégate sont, comme vous le dites, de francs ignorants. Que sert-il à un corsaire d'avoir un bon coup d'oeil de frégate si, dans cette gentillesse, il ne peut se servir de sa batterie, s'il ne porte pas bien la voile et s'il n'a pas les qualités requises à un bon corsaire?»²¹.

De fait, le *Lion* les avait: il fit au moins trois campagnes de course, sous trois capitaines différents, toutes fructueuses: lors de la première, la frégate captura quatre navires anglais, trois autres lors de

18. Arch. Dép. Pyrénées-Atlantiques, III E, 9854.

19. Arch. Mun. Bayonne, GG 254.

20. Parmi eux, ont peut noter, Dutisné, Lavigne, Hondarrague, Dartez, Lafourcade notamment.

21. RECTORAN, Pierre: *ouv. cit.*, p. 271.



la seconde, quatre lors de la troisième en 1748. Avec le retour de la paix, le *Lion* fut reconverti en navire pour le commerce avec les Antilles, assurant au moins quatre voyages vers Saint Domingue. *L'Aigle*, le corsaire construit pour la guerre de Sept Ans dans les mêmes conditions, donna autant de satisfaction à l'armateur, le même, qu'à son capitaine, Martin Lafargue, qui lui écrit le 18 mars 1757: «Je ne scaurais vous faire assez de louange de votre frégate». Il venait de faire deux prises sur les Anglais dont il estimait le montant au bas prix à un million²².

Le navire et son armement comptaient sans nul doute beaucoup pour les succès de la course; mais comptaient aussi, les qualités du capitaine et d'une manière générale de l'équipage à bord, où l'état major était particulièrement nombreux.

Les capitaines des navires armés à Bayonne étaient très majoritairement issus de Bayonne et de sa région. Les Bayonnais prédominaient naturellement. De 1757 à 1761, ils représentaient 69 % des capitaines des 85 navires armés alors à Bayonne, les Luziens et Cibouriens, 16 %; 7% étaient originaires de Capbreton et de Vieux-Boucau. Si l'on ajoute encore deux capitaines d'Hendaye, on voit la prédominance absolue du recrutement régional pour le commandement des bateaux. Les armateurs aimaient choisir des capitaines qu'ils connaissaient et à qui ils pensaient pouvoir faire confiance. La responsabilité de ceux-ci dans les croisières était évidemment considérable pendant le temps de leur campagne, en général limité à trois mois. Ils recevaient des instructions très précises de leurs armateurs, si l'on en juge par le document adressé par Forestier au capitaine de la *Diane*, en l'occurrence son propre fils, George Forestier²³. Il doit bien entendu observer et faire observer exactement les ordonnances du roi, sans rien négliger des choses qui concernent la religion. Une de ses premières tâches est de faire régner l'ordre dans l'équipage en faisant bien reconnaître la hiérarchie à bord et en châtiant les blasphémateurs. Il devra veiller, ce qui est capital, à la bonne harmonie entre lui et les divers officiers. C'est avec eux qu'il devra décider de la marche des opérations, distribuer les différents postes de combat qui seront affichés sur sa porte. Les lieux de croisière «qu'il établira d'abord par 49 à 50 degrés de latitude nord et par 360 degrés de longitude, et même plus à l'ouest» lui sont indiqués, mais il aura la liberté de se porter «en tels autres parages» selon les circonstances et les avis qu'il pourra obtenir. Il lui faudra éviter autant que possible les croisières ennemies, et, en face d'un vaisseau de force plus puissant, il tiendra conseil avec ses officiers pour juger de l'opportunité de l'attaquer ou de l'éviter, se gardant de perdre un armement par témérité, mais aussi d'y renoncer pas lâcheté.

La prise faite, l'écrivain du corsaire y sera envoyé aussitôt pour se saisir de tous les papiers et mettre sous scellés tout ce qui le nécessitera.

Il revient au capitaine, ici de concert avec son état-major, de nommer pour la conduite de la prise tel chef qu'il jugera convenable, lui remettant tous les papiers saisis. Le chef de prise désigné a un rôle important: il doit recevoir une commission de guerre et rentrer au port avec le navire pris. Toutefois, selon les circonstances et l'importance de la prise, le capitaine pourra l'escorter, jusqu'au moment où il la jugera à l'abri des vaisseaux de guerre et des frégates ennemies. C'est ce qu'a fait quelques années plus tôt Martin Lafargue avec *L'Aigle* armé lui aussi par Jean Forestier pour l'Aimable Marthe. Il est bien sûr de l'intérêt du capitaine comme de l'armateur que les prises arrivent à bon port. Quant au chef de prise, il jugera du choix du port où mettre à l'abri la prise, s'il est conseillé que ce soit en France ou en Espagne où l'armateur a des correspondants. La liste en est donnée et pour un armateur comme Forestier elle est importante, montrant son réseau relationnel commercial: il s'agit des ports de Passage (Pasajes), Saint Sébastien, Santoña, Santander, Gijón, Rivadessella, Ribadeos, Llanes, Lastres, Padron, La Corogne, Pontevedra, Muros, Corrobion, Vigo, Lisbonne et Cadix. En France, Bordeaux, La Rochelle, Rochefort, Lorient, Brest et Calais. Les ports espagnols ont été très fréquemment utilisés, soit que l'Espagne soit alliée de la France dans la guerre, soit qu'elle soit restée neutre comme en 1756-1762, et de toutes façons, toujours proche, ce qui était un avantage indiscutable pour la course basco-bayonnaise. Les instructions pour les capitaines de prises sont aussi très précises de la part de Forestier: si la prise n'est évaluée qu'à moins de 50000 livres, il reprendra la mer pour revenir à Bayonne dès que le temps le lui permettra; si elle dépasse les 60000 livres, il devra envoyer un exprès pour l'informer et attendre ses instructions, la prise pouvant alors être liquidée sur place par les correspondants désignés. Ce fut, par exemple, le cas de la *Polly* prise par Lavernis en juillet 1760 qui fut vendue aux enchères à Lisbonne.

22. DUCÉRE, Édouard: *ouv. cit.*, p. 285.

23. *Ibid.*, pp. 292-295.

Le capitaine de prise a l'occasion de faire apprécier ses qualités et nombreux ont été les marins qui eurent cette nomination avant de devenir eux-mêmes des capitaines éprouvés à moins que la mort ne les emportât avant, comme ce fut le cas de Jean Bortayre qui avait été établi chef de prises à quatre reprises par le capitaine Lavernis, et dont la prise qu'il ramenait à Bayonne le 23 février 1759, *l'Apollon de Gosport*, fut jetée à la mer sur la côte d'Ondres: il y eut huit noyés dont Jean Bortayre; il avait trente-trois ans et laissait cinq enfants. Ce fut aussi le cas de Martin Hince, chef de prise sur *L'Écureuil*, enseigne sur la *Diane*, puis sur *l'Heureux Biscayen* qui fit malheureusement naufrage; Martin avait vingt-deux ans. Ce ne sont pas des cas isolés car beaucoup de ces marins connurent un destin tragique. D'autres furent plus chanceux comme Pierre Hirigoyen qui fut à deux reprises chef de prise, dont le 10 décembre 1761 où il amena la *Bethy* de Waterford à Bilbao, alors que le corsaire sur lequel il avait été embarqué, *l'Honorine*, disparaît en mer en février 1762 avec 250 hommes, et qu'il ne mourut qu'à soixante-dix ans après une longue carrière maritime. Bien des capitaines réputés furent chefs de prise avant d'être capitaines et commandants de corsaires: on peut citer entre autres Bernard Baudry, Bernard Bombalier, Jean Bernard Despessailles, Jean Jaulery, Pierre Combes, qui fit sept campagnes de course, conduisit deux navires capturés à bon port et fut reçu capitaine le 26 janvier 1762, un peu avant d'avoir quarante ans, ou Guillaume Lavernis, le plus réputé d'entre eux sans doute²⁴.

Le capitaine comme le chef de prise ne doivent faire relâche que dans les cas indispensables, l'armateur redoutant que ce soit une occasion de désertion pour les membres de l'équipage.

Certes les désertions ne sont pas plus nombreuses en course qu'ailleurs, bien au contraire: elles touchent davantage les équipages du long cours vers les Antilles (plus de la moitié de celles enregistrées selon les registres de matricules du quartier de Bayonne) que les équipages corsaires (moins de 10% des inscrits qui, il est vrai sont loin d'être les seuls à bord)²⁵. Mais les armateurs s'en plaignent car elles représentaient un double manque à gagner: ces déserteurs ont déjà reçu des avances importantes et il faut les remplacer pour compléter les équipages. Il fallut attendre la déclaration du 15 mai 1756 pour que l'on accordât que «les salaires et les parts des matelots déserteurs des corsaires de 24 canons et au dessus appartiendront et seront acquis aux armateurs des dits corsaires». Mais cette mesure ne donnait pas satisfaction à la majorité d'entre eux qui n'armaient le plus souvent que des navires ayant une artillerie inférieure ou égale à 20 canons. La *Diane* armée par Forestier, par exemple, n'avait que 16 canons. Malgré les plaintes des armateurs, la législation royale ne changea pas dans ce domaine. Les relâches facilitaient la désertion des marins, elles favorisaient aussi les évasions des prisonniers anglais ce qui contrariait moins les armateurs comme on l'a vu précédemment. Plusieurs s'échappèrent ainsi lors des relâches effectuées dans les ports espagnols plus ou moins proches: des Anglais s'échappent à Gijon où faisait relâche le chef de prise du Cork pris par le capitaine Lavernis, le 25 mars 1760. Treize anglais s'échappent à Bermeo, deux autres à Saint Sebastian, un à Getaria; jugée plus grave la libération du capitaine anglais du *John* de Londres par Pierre Daritzague alors qu'il faisait relâche au Passage, sans doute dans un contexte d'échange de capitaines, mais que l'on sanctionna par une amende de 100 livres infligée au capitaine Lavernis. En 1761, ce furent des Espagnols qui s'échappèrent de la *Sainté-Anne* de Bilbao qui avait été prise et qui faisait relâche à Saint Sébastián, chargée de morues venant de Terre Neuve: en fait, il s'agissait d'un bateau naviguant sous un faux nom et qui était en réalité le *Lambert* de Londres.

Les relâches étaient le plus souvent dues au mauvais temps qui imposait de se mettre à l'abri ou au danger que faisaient courir les corsaires anglais très actifs, il ne faut pas l'oublier, et qui pouvaient reprendre une prise et le corsaire qui l'avait faite. Ce fut par exemple le cas de *l'Industrie* de Caroline faite par *l'Aurore* commandée par Guillaume Lavernis, et menée par le chef de prise Jean Daguerre qui fut reprise par les Anglais en juin 1757. Parfois c'était l'avarie même du corsaire qui conduisait à faire relâche dans des conditions plus ou moins dramatiques, ce qui arriva à Georges Forestier qui, commandant *l'Aigle*, partit de Bayonne le 24 octobre 1757: après avoir fait une prise le 1er novembre, il continue sa croisière alors qu'une tempête met à mal son navire et l'oblige à mouiller près de la tour de la Baleine le 25 novembre avec l'avis favorable de tous ses officiers mais contre l'avis de l'équipage dont il doit mater la révolte. Prêt à repartir après la remise en état de la frégate

24. LASSUS, Alfred; DARRIGRAND, Pierre: *ouv. cit.* Ils présentent les différentes notices sous la forme d'un dictionnaire alphabétique; il est facile de s'y reporter.

25. DOUGNIER, Céline: *Les équipages bayonnais au XVIIIe siècle, 1748-1763*, 2 t., TER, ss. direct. Josette Pontet, Université Bordeaux 3, 1999.

et le recrutement de nouveaux matelots à La Rochelle, il apprend, alors qu'il fait route pour Rochefort, l'incendie malveillant de sa frégate qu'il imputa à un des étrangers qui composaient l'équipage, alors que les Bayonnais avaient été, selon son rapport, à la tête de la révolte quelques jours avant²⁶.

En effet, les équipages sont, comme l'écrit G. Le Bouedec, le talon d'Achille de la course. Il faut beaucoup d'hommes à bord pour la réaliser. Le *Constant*, un des gros corsaires dont nous avons naguère évoqué les péripéties et l'équipage, jaugeait 400 tonneaux et était armé de 24 canons de 8 livres: il avait 352 hommes à bord sous le commandement d'Antoine Balanqué, ce qui représentait un peu moins d'un homme par tonneau. C'est semble-t-il la règle à Bayonne pour les très gros navires. La *Victoire* a 400 hommes et 450 tonneaux. Le ratio paraît plus élevé pour les corsaires plus petits: le *Singe* qui ne jaugeait que 63 tonneaux avait à son bord 77 hommes, le *Saint-Jean-Baptiste* 40 tonneaux et 54 hommes, soit un ratio de 1,2 ou 1,3 par tonneau. Mais quel que soit le rapport pas toujours facile à préciser d'emblée car les documents ne donnent le plus souvent que le nombre de canons et celui des hommes à bord, les effectifs sont considérables. L'état-major du corsaire est particulièrement nombreux du fait de la nécessité de constituer des équipages de prises. Si nous prenons l'exemple de la *Diane* de 16 canons et de 189 hommes d'équipage, l'état-major ne compte pas moins de 22 personnes avec, derrière le capitaine Georges Forestier, un second capitaine, un premier et un second lieutenant, deux autres lieutenants, trois interprètes, quatre chefs de prise et un pilotin, huit officiers surnuméraires parmi lesquels un écrivain et un chirurgien. Il y avait dix-huit officiers mariniers, onze officiers non mariniers, dix-neuf matelots, dix novices et cinq mousles. Il y avait en outre trente-cinq matelots étrangers parmi lesquels vingt espagnols, plus d'une quarantaine de marins pris sous voile en remplacement des déserteurs²⁷. Sur le *Bayonnais* de 235 tonneaux, il n'y avait que 180 hommes à bord, et l'état-major était plus réduit avec seulement dix personnes, il y avait treize officiers mariniers, douze officiers non mariniers, seize matelots, mais un nombre beaucoup plus considérable de novices (43) et de mousles (19), vingt-six étrangers et seulement six volontaires. Sur le *Constant*, avec 352 hommes, l'état-major est à peine plus important que sur la *Diane*, 29 personnes, en revanche il y avait beaucoup plus d'officiers mariniers (47) de matelots (cinquante trois français, trente étrangers), de novices (66) de mousles (33) et surtout de volontaires (82)²⁸.

Les besoins en hommes étaient donc considérables. Il était interdit aux matelots inscrits de s'enrôler sans autorisation du commissaire des classes qui devait évidemment pourvoir en priorité les navires de la marine royale. Lorsque la pénurie est extrême, notamment dans les premières années de la guerre de Sept Ans après les rafles destructrices de l'Amiral Boscaven et les échecs de la marine, le nombre des marins faits prisonniers, le gouvernement recourt à l'embargo et au désarmement des corsaires qui étaient prêts à partir. «L'ordre de désarmer les corsaires a jeté la consternation dans la ville», écrit la chambre de commerce de Bayonne. Les registres font mention de 3000 matelots pris sur les corsaires prisonniers en Angleterre à la date du 6 février 1758²⁹. Les rôles des classes font état quant à eux de 450 inscrits faits prisonniers. Il n'est pas étonnant dans ces conditions que viennent de tout le Sud-Ouest, mais de bien au-delà aussi, des hommes pour s'embarquer sur les corsaires, particulièrement pendant la guerre de Sept Ans, comme le montre l'équipage du *Constant*, certes très nombreux, mais que l'on peut considérer comme assez représentatif cependant: les Bayonnais n'en constituent que moins de 20%, mais Bayonne et la région proche en fournissent près de 60%, et avec le Pays Basque espagnol voisin près des deux tiers. Le reste vient d'un large Sud-Ouest, mais aussi de plus loin et pour beaucoup de Bretagne: les Bretons sont 11% de l'effectif.

D'une manière générale, un nombre non négligeable venait de l'Espagne voisine où les armateurs s'efforçaient de recruter. Louis XIV avait initialement interdit l'enrôlement d'étrangers sur les corsaires français, mais cette interdiction avait sauté devant les nécessités du recrutement. Les armateurs bayonnais s'efforçaient de faire venir des matelots de Biscaye notamment pour s'enrôler sur leurs corsaires. Le compte d'armement du corsaire *Le Lyon* du 26 octobre 1747 armé par Jean Forestier fait état des dépenses engagées à cet effet et permet de voir le mécanisme du recrutement: un correspondant, le sieur Andres Galis de Héa, a prospecté à Bilbao vraisemblablement et a obtenu des engagements de la part de matelots et d'autres personnes. M. Harismendy s'est alors rendu sur place

26. DUCÉRE, Édouard: *ouv. cit.*, p. 287.

27. *Ibid.*, p. 290.

28. PONTET, Josette: "Les équipages des corsaires bayonnais au XVIII^e siècle", dans *L'aventure maritime du golfe de Gascogne à Terre-Neuve*, CTHS, 1995, pp. 403-416.

29. Arch. Chambre Commerce Bayonne, B 26.

pour les faire embarquer pour Bayonne, et pour aider à cet embarquement, il a payé à boire: certains, les plus nombreux, se sont effectivement embarqués, ce qui lui a coûté 356 livres, d'autres ont bu sans embarquer, ce qui lui a coûté 116 livres: on peut en déduire que le deux tiers environ des hommes pressentis, se sont effectivement embarqués. Il a fallu payer le fret de deux chaloupes pour les transporter avec leurs hardes, les nourrir; commission et voyage sont finalement revenus tout compris à 1163 livres³⁰.

Bayonne a donc vu des effectifs considérables se presser sur ses quais en vue d'un embarquement pour la course. Les chiffres exactement est difficile car les armateurs corsaires font le plus souvent plusieurs armements de leurs navires, sans renouveler complètement les équipages ou enrôlent des hommes précédemment embarqués sur d'autres corsaires. D'après l'état dressé au 1er janvier 1757, on peut chiffrer autour de 900 hommes les effectifs engagés sur les corsaires depuis le début de la guerre: 145 ont été faits prisonniers par les Anglais, 80 ont fait naufrage, 265 sont rentrés, alors que 440 sont encore en course. A cette date, un certain nombre de bâtiments sont en armement ou réarmement et leurs équipages sont chiffrés à 1980 hommes; neuf corsaires sont en chantier avec une demande à venir chiffrée à 2600 hommes: ils seront prêts à être engagés quand la plupart des autres seront revenus, une campagne de course durant d'une manière presque générale trois mois. Certes parfois l'équipage ne revient pas au port de départ: si la course a duré trop long temps, si les prises ont été amenées dans d'autres ports, ils peuvent être congédiés dans ces ports: Lavernis congédie ainsi un équipage à Pasajes, avant de réembaucher sur place pour une autre campagne. Mais compte tenu de tout cela, il semble que l'on puisse fixer les capacités d'emploi sur les corsaires entre 2500 et 3000 hommes, en notant qu'elles ont été beaucoup plus faibles en 1758 avec l'arrêt des armements: beaucoup d'hommes errent alors dans la ville en attente d'un engagement, ce dont tout le monde se plaint à Bayonne, des aubergistes qui ne sont pas payés aux autorités qui craignent pour la sécurité³¹.

Si tous ne le faisaient pas, beaucoup de marins se réembarquaient à leur retour de croisière, comme les marins du commerce se réembarquaient à leur retour de voyage. Les recherches d'Alfred Lassus et de Pierre Darrigrand notamment permettent de suivre la carrière de nombre de ces hommes. La plupart appartiennent au milieu des gens de mer, et naviguent souvent dès leur jeune âge, souvent avec leur père, comme mousses. Leur ascension dans le métier était d'autant plus facilitée qu'ils étaient fils de capitaines de navires. Parmi d'autres, donnons quelques exemples de ces marins naviguant sur des corsaires, qui enchaînent les embarquements, appartenant souvent à des dynasties de marins comme les Dalheu. Les deux frères sont embarqués sur des corsaires: Charles qui après avoir été mousse, novice, est enrôlé en 1757, 1758, 1759, 1760, successivement comme lieutenant, premier lieutenant, capitaine de prise, puis second lieutenant sur le gentil; Pierre qui est enrôlé comme officier marinier, puis lieutenant surnuméraire, enfin second sur la *Diane*, entre 1757 et 1760.

Plus significatif encore, Pierre Brunet, qui fit son apprentissage avec son père, deuxième lieutenant pour la Martinique en 1747, et dont le frère était, dès 1744, chef de route sur le *Vautour* armé en guerre en octobre 1744 avant d'être second surnuméraire sur la *Bohémienne* et emprisonné en Angleterre où il mourut à 40 ans, et qui fit carrière sur les navires corsaires: officier marinier sur le *Constant* en 1757 (en 1756 il est au service du roi), enseigne sur la *Rencontre* en octobre 1760, lieutenant sur le *Hardy* en février 1761, deuxième lieutenant sur la *Béarnaise*, en septembre 1761, pris par les Anglais en janvier 1762, libéré en février 1763, il fut reçu capitaine en juillet 1765, avant que la mort ne l'emportât le 21 septembre 1767 à seulement 36 ans. Autre exemple de carrière sur les corsaires, celle de Jean Darmaignacq, fils de pilote et frère de marin pour la pêche et le long cours, qui est pilotin à 15 ans sur la *Marquise de Gesvres*, lieutenant sur l'*Aurore* pour sa campagne du 1er mars au 20 octobre 1760, puis enseigne sur le même navire lors de son réarmement, avant d'être lieutenant sur la *Marquise* commandée par J. L. Berdoulin du 7 février au 9 mai 1762, après quoi il s'embarque pour Cayenne à Bordeaux, mais meurt à 22 ans en février 1766. On pourrait multiplier les exemples de ces marins qui alignent de nombreuses campagnes de course, comme Alexis de Hiriart qui embarque successivement en juillet 1744 sur le *Chasseur* de Bayonne où il est chef de prise, en mars 1745 sur la *Diane* (4^e lieutenant), en octobre 1745 sur la *Junon*, en septembre 1746 sur la *Thétis* comme lieutenant, il est reçu capitaine le 8 juillet 1747, il s'appête à partir sur la

30. A partir du compte d'armement publié par Pierre Rectoran, *ouv. cit.*, p. 276.

31. Voir PONTET, Josette: *ouv. cit.*, notamment pp. 317-320.

Méduse mais la paix annule le départ; il meurt en 1751 à Saint Domingue à 34 ans, ayant retrouvé la marine marchande après la course qui l'avait épargné. Comme Jean Cristau encore, que l'on trouve officier marinier sur *l'Aigle* et sur *l'Aurore*, lieutenant et chef de prise sur la *Triomphante* en mars 1761, sans parler des capitaines qui voient se succéder les commandements: Jean Dufourcq qui commande la *Victoire* à plusieurs reprises en 1745-1746 et fait plusieurs prises; Jean-Léon Dufourcq, son fils qui est second sur la *Marquise de Gesvres* à 27 ans, commande le *Ruby* puis la *Belette* avec laquelle il fait plusieurs sorties et plusieurs prises, avant qu'elle ne soit reconvertie en navire de commerce pour la Martinique. Il meurt au cours de ce voyage vers mai 1765, il avait 32 ans. Est-il besoin de rappeler la carrière de Guillaume Lavernis qui avait l'originalité de n'être point fils de marin, mais qui fréquentait cependant le milieu des capitaines de navire: il fait la guerre de course sous les ordres de son beau-frère, le capitaine Etienne Vigoureux, pendant la guerre de Succession d'Autriche, sur la *Diane*, sur la *Junon* avec laquelle il fit plusieurs campagnes, il est chef de prise avant d'être second³². La paix revenue il fait quatre voyages consécutifs pour Cayenne et revient naturellement à la course avec la guerre de Sept Ans, mais cette fois comme commandant: il fait trois sorties à la course avec la seule année 1757, une en 1758, une en 1759. En 1760 il commande la *Marquise de Gesvres*, en 1762 la *Triomphante*, puis le *Comte de Gramont*. La paix le ramène à la marine marchande et il fait encore quatre voyages à Saint Domingue. Carrière exemplaire avec trente-six navires capturés, au cours de huit campagnes de course sans jamais avoir été pris ou blessé: il meurt à 66 ans, longévité assez exceptionnelle dans ce métier.

À Saint-Jean-de-Luz où les armements furent moins nombreux, les besoins en hommes le furent aussi. Au 1er janvier 1757, 560 hommes avaient été engagés depuis le début des hostilités, 243 étaient toujours en course, 82 étaient prisonniers, 234 étaient rentrés. À cette date, trois corsaires étaient en armement avec des équipages de 690 hommes, un corsaire était en chantier avec la perspective de l'enrôlement de 200 hommes. L'offre d'emplois se situait autour de 800 hommes.

Les guerres précédentes avaient toutes été très meurtrières, s'ajoutant aux risques constants de la navigation: pour Saint-Jean-de-Luz, Ciboure et Urrugne, Jean Noel Darrobers a décompté dans les registres du l'état civil ancien 2130 morts à la pêche de 1668 à 1792, alors que dans la même période, 1317 sont morts soit en service, soit sur des corsaires ou au cours de leur captivité. Pour sa part, Pierre Darrigrand a dénombré entre 1728 et 1793 48 biarrots décédés sur des bateaux corsaires, 46 dans les prisons anglaises, 92 en mer, 172 étant portés disparus. À Bayonne, 378 marins sont morts d'après les registres matricules entre 1748 et 1763. La pénurie de gens de mer est constamment dénoncée et assez générale. Aussi devant les plaintes des armateurs, on autorisa en 1778 à avoir jusqu'à un quart de matelots classés dans les équipages. Cela ne fut cependant pas suffisant pour décider les armateurs à se lancer dans la course. Le commerce, ou même la pêche, protégés par des escadres et naviguant en convois leur paraissaient alors plus sûrs que la course dans un État qui avait finalement intégré dans sa stratégie des objectifs autant économiques que militaires.

C'est que la course était une entreprise qui coûtait cher et demandait donc d'importants capitaux. Elle devait être minutieusement organisée. Le coût était à l'évidence fonction de la taille du navire, du fait qu'il était neuf ou pas, que c'était son premier armement ou que l'on le réarmait.

Il pouvait avoir été acheté d'occasion –on rachetait parfois des corsaires anglais qui avaient été pris– ou transformé pour la course, comme nous l'avons vu à Saint-Jean-de-Luz avec l'armement en course de deux pinasses pour la pêche. Il pouvait arriver aussi que de petits armateurs ne soient pas propriétaires du navire qu'ils armaient ou n'en soient que partiellement propriétaires, les navires étant fort souvent partagés entre plusieurs: à Saint-Jean-de-Luz, les deux pinasses armées par Lobiague et Dufourcq étaient chacune leur propriété à moitié à tous les deux. Cette pratique était courante pour la plupart des navires armés pour le commerce ou pour la pêche et se retrouvait pour la course. Rouy qui n'arme que pour la course, et donc un peu à part dans le milieu de la mer, est seul propriétaire des navires qu'il arme. À l'opposé, certains pouvaient en être que locataires comme le montre le contrat d'affrètement passé entre le propriétaire d'une barque, le *Saint Joseph y ames*, Joseph de Sagasty y Daudic, de Plaencia près de Bilbao, représenté par un ancien capitaine de Bayonne et le négociant armateur Tourrioulou qui l'arme pour la course pour deux mois avec pour

32. On peut à cette occasion souligner la fréquence des liens familiaux entre capitaines de navire et les gens de mer d'une manière générale, unis par le mariage entre eux. Les solidarités familiales sont très importantes et permettent souvent une ascension assez rapide dans le métier.

capitaine Dolhonde et l'équipage espagnol qui se trouvait alors à Bayonne. L'armateur doit payer 1200 livres de loyer par mois, se charger des frais de relâche, des vivres et s'engage à verser immédiatement 3000 livres au propriétaire au cas où la barque serait prise ou ferait naufrage. En cas de retour fructueux, il accordera une gratification de 10 pour cent au capitaine et à l'équipage espagnol³³.

Le coût d'une frégate comme le *Lion* revenait avec ses divers armements, canons, mousquets, pistolets, sabres, pierriers et poudre à 72487 livres dont 29802 livres pour la coque de la frégate construite par les frères Gassies en 1747³⁴. La *Marquise d'Amou* construite à Bayonne mais armée à Bordeaux, qui ne jauge que 140 tonneaux, revient à 57000 livres dont 26018 livres³⁵ pour la coque qui représente à peu près toujours entre 40 et 45% de la dépense pour des corsaires relativement importants. Mais il fallait y ajouter le coût de l'avitaillement, les fournitures diverses nécessaires à la vie à bord, et les avances aux équipages qui représentaient toujours un poste budgétaire important, variable naturellement en fonction de leur importance à bord: pour le *Lion* ces avances se montaient à 31098 livres pour 272 hommes. Pour la *Marquise d'Amou*, elles s'élevaient à 17056 livres. Compte tenu de la pénurie d'hommes susceptibles de s'embarquer, la pression sur les salaires était très forte et augmentait en temps de guerre pour tous les types de voyage et pour toutes les catégories mais particulièrement pour les officiers marinières et les matelots qui voyaient leur rémunération augmenter de plus des trois quarts³⁶. Cette inflation sur les salaires inquiétait la Marine Royale qui n'offrait que des rémunérations bien inférieures et les armateurs pour la course qui rétribuaient pour la plupart les équipages à la part, étaient contraints d'offrir des avances substantielles aux hommes qu'ils désiraient voir embarquer, comme il fallait aussi consentir des gratifications aux capitaines et aux seconds: le capitaine Picquessary du *Lion* reçut ainsi 4500 livres, son second Harismendy 400 livres, mais théoriquement ils ne devaient pas recevoir d'avances, ce qui n'était pas toujours le cas. Le système d'avances avait des conséquences néfastes, car comme elles constituaient pour la plupart l'essentiel de leur rétribution, les hommes avaient hâte de revenir au port pour se réembarquer éventuellement et toucher un nouveau pécule. Cette impatience les conduisait à se rebeller contre le capitaine lorsque la course se prolongeait au delà du temps prévu ou qu'il était obligé de faire relâche: ce fut le cas sur la *Dauphine* en 1747³⁷, ou sur l'*Aigle* commandée par Georges Forestier comme nous l'avons vu précédemment. Ces avances représentaient une part importante de la mise hors: 30 % sur le *Lion* en 1747, 16% en 1757 pour la *Marquise d'Amou* avec un équipage moins nombreux. Ce pourcentage atteignait près de la moitié lors du réarmement du navire pour une nouvelle campagne de course.

Les investissements demandés par l'armement et la mise hors d'un corsaire neuf, donc le plus souvent d'un tonnage important, sont très élevés, d'après les comptes d'armement que l'on connaît et qui ne sont pas très nombreux.

Pour le *Lion*, on atteint 134000 livres en 1747, 117055 pour la *Diane* quelques années plus tard appartenant au même armateur mais un peu plus petite. L'*Honorine* équipée de 16 canons et de 140 hommes revient au moment de son lancement à 114757 livres. Le *Labourd*, le plus gros corsaire construit à Saint-Jean-de-Luz avec ses 300 tonneaux, ses 18 canons et plus de 200 hommes à bord, à 166647 livres en 1757³⁸. La *Marquise d'Amou* demande 104310 livres pour son armement aussi en 1757. La *Marquise de La Fayette* en 1778 revient à 130000 livres.

Ce sont donc là des sommes assez considérables dont le financement ne pouvait que très rarement n'être assuré que par un seul. Certes la baisse des trafics vers les colonies ou vers Terre Neuve, quand ils ne sont pas suspendus, fait qu'il y a dans les ports des capitaux disponibles qui peuvent comme à Bayonne s'investir dans la course, alors que des ports comme Bordeaux, beaucoup plus engagés dans le trafic avec les Antilles préfèrent la navigation sous pavillon neutre, à l'image du Bordelais François Bonaffé qui y a gagné une partie de sa fortune et ne s'est jamais intéressé à la course.

Beaucoup voient cependant dans la course une activité spéculative et y investissent des capitaux, soit en armant directement, soit en prenant des participations. Le nombre des actionnaires varie avec

33. Contrat d'affrètement publié par F. JAUPART: *ouv. cit.*, pp. 544-545.

34. *Ibid.*, pp.311-313.

35. GRÉCIET, Vincent: *ouv.cit.*

36. DOUGNIER, Céline: *ouv. cit.*, p. 69.

37. PONTET, Josette: *art. cit.*, pp. 412-414.

38. PIALLOUX, Georges: *Basques et corsaires*, J et D, Biarritz, 1996, p. 42.

la taille du navire et le coût de la mise hors. L'appel aux souscripteurs s'est peu à peu formalisé: l'armateur doit rendre public son projet d'armement, il doit donner les dimensions du bâtiment qu'il se propose d'armer, la force de son équipage, et le budget prévisionnel de l'opération. Souvent, il recrute les actionnaires dans ses relations d'affaires ou même dans son entourage. Etienne Cabarrus est actionnaire dans la *Marquise d'Amou* qu'arme son neveu Dominique Cabarrus à Bordeaux; des armateurs prennent des intérêts dans plusieurs corsaires ce qui permet aussi de limiter les risques. Mais des particuliers purent être actionnaires en n'investissant qu'une somme modeste. On pourra prendre l'exemple du corsaire *La Désirée* qui devint ensuite *La Labourdine*, dont l'armateur Jacquemin n'est actionnaire que pour 6600 livres alors que le navire est assuré pour 91816 livres chez les négociants Batbedat de Bayonne et de Paris. Il y a, en 1783, plus de quatre-vingt actionnaires pour financer cet armement: deux détiennent plus de 10000 livres, deux entre 3 et 4000 livres, une vingtaine ont des actions entre 1000 et 2000 livres, trente-six ont de 500 à 1000 livres, tous les autres moins de 500 livres³⁹.

L'éventail est donc très large, socialement et géographiquement aussi, comme le montre la police d'armement de la *Comtesse de Gramont* dont l'armateur était Jean Barrère. Parmi les gens intéressés au navire qui fournissent 41000 livres pour son armement, on trouve des négociants et armateurs bayonnais comme Tachaires qui fournit 10000 livres, Candau, 2000 livres ou Barrère cadet, mais aussi des étrangers à la ville, comme de Carles de Libourne qui apporte 9000 livres, un receveur des finances de Paris, le trésorier général des Ponts et Chaussées, Prévost, un négociant de La Rochelle, etc. Il n'était pas rare de voir parmi les souscripteurs des gens de l'administration: c'est le cas du contrôleur général des vingtièmes à Bayonne dans les années 1756-1760 et qui a des intérêts dans pas moins de treize corsaires⁴⁰. La Compagnie des Indes elle-même avait des intérêts dans plusieurs corsaires bayonnais.

Les armateurs devaient, en échange des versements d'argent, signer une police d'armement qu'ils devaient faire enregistrer devant le greffe de l'Amirauté quinze jours après la sortie en mer du corsaire. L'armateur devait fournir rescription de l'intérêt des actionnaires et quittance du paiement, et il était désigné comme syndic armateur; on lui reconnaissait en général la possibilité de choisir le capitaine, de pourvoir aux différents postes d'officiers marinières. Il devait cependant s'entourer de deux auditeurs de comptes qui devaient être les plus gros intéressés, auxquels il devait rendre les comptes de l'armement, et délibérer avec eux de l'opportunité du réarmement du corsaire. Le syndic armateur a aussi la possibilité de nommer un dépositaire des prises dont il assurera la répartition après leur liquidation. Pour tout cela, il lui est accordé une commission généralement de 2% sur le montant de l'armement comme sur le rapport des prises, ce pourcentage pouvant parfois atteindre 3%, ce que touche par exemple Dominique Cabarrus pour la *Marquise d'Amou*.

Mais la course était-elle un bon placement? Peut-on chiffrer sa rentabilité? Était-elle une bonne opération pour les marins et les autres qui venaient s'y engager?

La rentabilité était assurée par les prises que le corsaire réussit à faire, lui-même naviguant sans encombre, ce qui était loin d'être toujours le cas. Un certain nombre de navires ont fait naufrage ou ont été détruits comme *l'Aigle* de Forestier. Plusieurs navires disparurent en mer, *l'Aventurière*, *l'Honorine*, la *Marquise de Gesvres*, *l'Heureux Biscayen*... D'autres furent capturés comme le *Miquelet*, le *Comte de Noailles*, la *Junon*, le *Saint Louis*, la *Minerve*, le *Labourd* et bien d'autres. Un certain nombre de corsaires rentrèrent bredouilles comme le *Sauveur*. Patrick Villiers en estime le nombre à près de la moitié. Par ailleurs, bien des prises n'étaient pas ramenées à Bayonne mais étaient conduites à Bordeaux, Nantes ou La Rochelle en France, ou plus souvent en Espagne où les dépositaires pouvaient faire procéder à leur liquidation auprès des formalités faites auprès du Vice-consul français. Il est difficile de procéder dans ces conditions à une estimation globale du rapport de la course. D'après Patrick Villiers, il y aurait eu 45 corsaires à Bayonne en 1740-1748, qui auraient réalisé 103 armements et 10 auraient été mis hors de combat. Les chiffres auraient été d'au moins 9 corsaires et 36 armements pour Saint-Jean-de-Luz et Ciboure. Ces navires auraient fait 134 prises à Bayonne et 48 dans le reste de l'Amirauté de Bayonne; soit un total de 182 prises dont 24 auraient été vendues à des étrangers soit 15 % de l'ensemble⁴¹. Il ne peut malheureusement proposer aucu-

39. Arch. Dép. Pyrénées-Atlantiques, B 8860.

40. JAUPART, Fernand: *ouv. cit.*, pp. 375-377.

41. VILLIERS, Patrick: *art. cit.*

ne estimation chiffrée, les comptes de l'Amiral ayant disparu. Si l'on s'en tenait aux comptes du Lion, ce corsaire peint en jaune d'or, armé par Forestier, on ne pourrait que conclure au caractère très lucratif de la course bayonnaise durant cette Guerre de Succession d'Autriche. Rappelons que la mise hors du Lion avait coûté en 1747 134000 livres; mais dès la première campagne, il avait capturé plusieurs navires anglais et les bénéfices avaient été suffisants pour que l'on ait décidé son réarmement à deux reprises, avec des bénéfices à chaque fois supérieur puisqu'il n'y avait que les frais de carénage et de remise en état à supporter, ajoutés à ceux du réarmement, de l'approvisionnement et bien sûr de l'équipage. Ils se montaient à 64897 livres, pour la troisième campagne, alors que les prises avaient rapporté 313645 livres. Il fallait enlever les différents frais de magasinage, gardiennage, le dixième de l'Amiral, les 6 deniers pour livre de la caisse des Invalides, les diverses gratifications, et une fois le tiers prélevé pour l'équipage, il restait avant réinvestissement pour une quatrième campagne, plus de 142000 livres à partager aux intéressés ce qui représentait plus de deux fois l'investissement mis⁴². On comprend que l'armateur Forestier n'ait pas hésité à être un des premiers à armer en course lors de la guerre de Sept Ans. Certes tous les armateurs ne furent pas aussi heureux, mais la plupart comme le reconnaissait le Président de la Chambre de Commerce, Labat, n'eurent pas à se plaindre. Il énumère pour le député du commerce Dulivier les prises «toutes heureusement arrivées» en novembre 1747, au nombre de quatre, une cinquième ayant été reprise, et qui ont rapporté plus de 680000 livres, ses corsaires étant toujours en croisière. Parmi les prises, des boucauds de sucre, de tabac, mais aussi quantité de piastres⁴³. On ne sait si les vingt prises comptabilisées en 1747-1748 auxquelles s'ajoutent un certain nombre de rançons ont été aussi importantes, mais on peut supposer qu'elles ont très largement couvert les sommes investies⁴⁴. Il faut néanmoins tenir compte des navires perdus, capturés ou sans prises pour établir un bilan global qu'il ne nous est pas possible de faire dans le cadre de cette étude.

Pour la guerre de Sept Ans, sans que toutes les données concordent, Patrick Villiers chiffre le nombre d'armements bayonnais ayant fait au moins une prise à 128 et le nombre des prises liquidées à 351 pour un montant total de 16242644 livres, ramené dans une autre évaluation à un peu plus de 15 M de livres. Il s'agit là d'estimations approximatives. Ce qui frappe c'est la valeur des prises faites par les corsaires bayonnais, mais il est difficile de chiffrer globalement le montant des sommes investies. Patrick Villiers l'établit à environ 6 M de livres ce qui donnerait globalement à la course bayonnaise une bonne rentabilité, qui n'a pas cependant été partagée de façon égale entre tous les armateurs. Certains y ont trouvé leur compte, bien que Poydenot un armateur bayonnais peu enclin lui-même à faire la course, indiquât qu'en 1757, le compte des armements en course s'était soldé par une perte de 2,7 M de livres avec une chute très sensible des armements en 1758 qui seraient passés de 48 à seulement 6⁴⁵, chute qui s'explique sans doute surtout par l'embargo imposé par le roi dont il ne parle pas, et en 1761 et 1762 les armateurs pour la course connaissent un essor manifeste. Témoignage du succès avoué des armements, neuf armateurs souscrivent 3800

42. RECTORAN, Pierre: *ouv. cit.*, pp. 277-278.

43. Lettre citée supra.

44. Arch. Dép. Pyrénées-Atlantiques, registres de l'Amirauté B 8851.

À titre d'exemple liste des prises adjudgées aux armateurs bayonnais après les arrêts du conseil d'État et jugements rendus par le conseil des prises relatifs à des navires capturés par des corsaires de Bayonne et Sain-Jean-de-Luz:

À Dominique Labat, armateur de la Palombe, capitaine Stéphane Ramella
 Dominique Duplessis, armateur de la Frauduleuse, capitaine Joannes Detchevry
 Joachin Larregui, capitaine du Neptune
 Raymond Dupuy, capitaine de la Victoire
 Bernard Picquessary, capitaine du Lion
 Jean Louis Lamaignère, capitaine de L'Hermès
 Samson Dufourcq, capitaine de la Basquaise
 Joanes Bearrette, capitaine du Cantabre
 Joseph Duplat, capitaine de la Marquise d'Amou
 Etienne Vigoureux, capitaine de la Junon
 André Larrue, capitaine du Tigre
 Jean Laparade, capitaine de la Méduse
 Pierre Garelou, capitaine du Téméraire
 Saubat Balanqué, capitaine de la Victoire
 Dominique Lange, capitaine de La Junon
 Jean Ducrabon, capitaine La Levrette
 Martin Minville, capitaine Le Lion
 Simon Darragory, capitaine Pierre et Abigail
 Pierre Bessilour, capitaine La Fraudeuse
 Hyacinthe Fau, capitaine La Levrette

Trois rançons imposées par la Marquise d'Amou, le Prince d'Orange, capitaine Dargaignart, le Lion, capitaine Minbielle

45. Lettre au fermier général Dagincourt, dans PONTET-FOURMIGUÉ, Josette: *ouv. cit.*, p. 105 note 43.

livres pour la prolongation du quai des Allées Marines vers Blancpignon, sur l'Adour. Il s'agit des armateurs des corsaires La *Marquise de Gesvres*, l'*Amiral*, le *Vermarieu*, le *Flambeau*, la *Rencontre* qui dans l'ensemble n'étaient pas de très gros navires mais dont l'efficacité en course avait été bonne⁴⁶.

Tous n'avaient cependant pas été aussi heureux. Ainsi, le négociant armateur de la Fosse qui demande en 1748 un sauf-conduit c'est à dire une protection des magistrats pour éviter une prise de corps car il avait des intérêts dans l'*Espérance* qui après un combat avec des Anglais s'est échouée, les autres, la *Représaille* de Bayonne et la *Sauterelle* ayant été pris par les Anglais; il a perdu 150000 livres d'assurances sur d'autres corsaires bordelais. Pendant la guerre de Sept Ans «des 'pacotilleurs' qui ont tout risqué dans l'armement corsaire et n'ont pas réussi» demandent également des sauf-conduit que refuse d'accorder l'Intendant Fagès sous prétexte qu'il ne s'agissait «pas de vrais négociants qui s'épaulent les uns les autres et qui n'ont pas besoin de sauf-conduit»⁴⁷.

D'après les comptes du 6 deniers pour livre, Patrick Villiers a calculé que quarante-deux courses ont été rentables, les investissements ayant été de 2476158 livres pour un bénéfice net à distribuer entre les actionnaires et les équipages de 5596720 livres. Si l'on sait que le tiers allait à l'équipage et les deux tiers aux actionnaires, ceux-ci récupéraient 3731146 livres. Les armateurs de Saint-Jean-de-Luz auraient eu dix-sept armements bénéficiaires et quatre en perte. Les premiers auraient rapporté 2808840 livres de bénéfices pour un investissement de seulement 900157 livres tounois. Globalement là aussi la course aurait été bénéficiaire, les bénéfices devant compenser les pertes.

Ces résultats n'ont pas pour autant incité Bayonnais et Labourdins à se lancer à nouveau dans l'aventure corsaire pendant la guerre d'Indépendance, malgré les encouragements du gouvernement. La course ne mobilise que 5% des navires bayonnais, alors que la pêche en occupe 9%. Si l'on donne l'indice 100 à l'activité corsaire en 1744-1748, on était à 177 pendant la guerre de Sept Ans et à seulement 14 en 1778-1783. Il est vrai que la conjoncture bayonnaise était particulièrement déprimée depuis les années 1770, les armateurs désormais moins nombreux, et la navigation en convois, protégée par des escadres paraissait plus sûre.

Peut-on mesurer les effets de la course sur les équipages qui y étaient enrôlés? Le résultat était à l'évidence pour eux fonction des succès de la croisière et de la valeur des prises dont ils se partageaient le tiers. Il était fonction aussi de leur position dans la hiérarchie. La norme était que les capitaines reçoivent douze parts, les lieutenants huit, les écrivains six, les chirurgiens quatre, les maîtres canonniers trois, les matelots une, les mousses entre un quart et la moitié, les soldats une demie ou une part selon le cas et les contrats d'engagement. Les parts étaient distribuées après la liquidation des prises, soit toujours après un temps plus ou moins long: beaucoup de marins n'étaient plus sur place et un certain nombre laissaient une procuration pour récupérer leur part, souvent modeste. Pour les officiers, lorsque la course avait été heureuse, ils pouvaient recevoir des sommes relativement importantes. Ainsi Jean de Campagne, après une campagne fructueuse comme lieutenant sur l'*Aigle*, du 17 février au 14 juin 1757, reçoit 3446 livres. Pierre Combes, après trois campagnes reçoit 2042 livres. Pour Étienne Domengé, officier marinier ses parts de prise s'élèvent à 1766 livres mais elles ne sont versées qu'après sa mort à sa veuve et à sa soeur.

C'est aussi l'épouse de Jean Hiriart, enseigne sur l'*Aurore*, qui touche ses parts de prise, 1800 livres, alors qu'il reste prisonnier en Angleterre pendant près de trois ans. Ce sont là quelques exemples qui montrent que la course pouvait être assez rentable pour beaucoup et permettait à certains de s'établir. On a montré la poussée des mariages à Bayonne dans les années 1760, avec, pour les capitaines de navire, des apports relativement importants.

On doit remarquer néanmoins que le coût humain était aussi assez important non seulement dû à la mort en mer, aux accidents, à la maladie, mais aussi à l'emprisonnement en Angleterre dans des conditions souvent décrites et auxquelles beaucoup ne résistaient pas. Sur les 351 décès de marins enregistrés à Bayonne, 62 eurent lieu en captivité soit 15%. Dans les ports du Labourd, 485 marins décédèrent dans les prisons anglaises, ce qui est considérable⁴⁸. La peur de la captivité pouvait rete-

46. Arch. Mun. Bayonne, DD 77.

47. Arch. Dép. Gironde. C 3489-3491.

48. DARRÓBERS, Jean-Robert, cité par Georges PIALLOUX: *ouv. cit.*, p. 18, d'où est tirée également la statistique sur la mortalité dans le Labourd.

nir les marins à s'engager: pas moins de 646 inscrits on été capturés, pour plus de la moitié entre 1756 et 1759 et les trois quarts sont restés prisonniers plusieurs années. Les choses ont changé avec la guerre d'Indépendance. En 1780, il fut conclu un accord avec les Anglais et les échanges de prisonniers devaient se faire dans les trois mois, mais aucune convention n'avait été conclue précédemment, la stratégie de l'Angleterre consistant à anéantir la marine française en la privant le plus possible de ses hommes et notamment des officiers. La conjoncture avec l'indépendance des colonies américaines n'était plus la même⁴⁹.

La course fut donc une activité importante à Bayonne au XVIII^e siècle. Elle profita inégalement à ses acteurs, mais il ne faut pas oublier qu'elle fut un moment plutôt heureux pour les activités bayonnaises: les chantiers de construction étaient en pleine activité, et tous les métiers qui lui étaient liés aussi: cordiers, voiliers, armuriers, poulieurs, tonneliers, chaudronniers, artilleurs, sans compter les besoins pour l'avitaillement des navires très considérables avec des effectifs pléthoriques sur nombre d'entre eux. La liste est loin d'être exhaustive. Les métiers étaient stimulés, mais le commerce aussi: certes la guerre lui portait des coups souvent très durs, mais la vente des prises qui se faisait pour beaucoup à Bayonne, était fort importante comme on l'a vu, et gonflait considérablement les sorties. En 1759, la valeur totale du commerce s'élève à 33 millions de livres tournois, dont plus de 27 millions pour les sorties. L'envol pendant la guerre de Sept Ans a été impressionnant, et l'on peut également dire qu'il avait été très marqué, mais à un niveau tout de même inférieur, pendant la guerre de Succession d'Autriche. En 1746, année la plus faste, la valeur totale du commerce avait été de 27 millions dont plus de 15 millions pour les sorties, ce dernier chiffre se maintenant encore en 1748 mais pour un total d'un peu plus de 23 millions. En 1749 il n'était plus que de 16 millions avec des sorties s'élevant à 10 millions de livres⁵⁰.

Bayonne, au moins jusqu'au règne de Louis XVI, connaît un trafic exceptionnel pendant les guerres. Ce qui est pour un armateur comme Poydenot «un funeste et déplorable avantage» doit sans aucun doute beaucoup à la course. Plus que tout autre chose, elle était bien le moyen de continuer le commerce par d'autres moyens, avec la perspective d'y réaliser aussi des bénéfices très substantiels, s'ils n'étaient pas assurés tant s'en faut pour tous et à chaque armement. La lutte contre l'ennemi, l'occasion de s'illustrer vaillamment, si elles n'étaient pas exclues, n'étaient pas prioritaires. Les armateurs bayonnais ou luziens n'étaient pas plus «patriotes» que les bordelais, mais leur réseau relationnel avec l'Espagne, leur situation géographique, leurs structures commerciales les tournaient davantage vers la course. L'organisation de la course n'avait pour eux rien de romantique; il s'agissait de faire des prises et d'en assurer la sécurité dans les meilleures conditions possibles. Les capitaines adhéraient à cette philosophie, même si la satisfaction de l'emporter sur l'ennemi n'était pas absente. Cette double préoccupation se voit dans la lettre qu'envoie le capitaine Martin Lafargue à son beau-père, l'armateur Jean Forestier, pour lui relater sa campagne alors qu'il fait relâche à Riberos, le 18 mars 1757, avec sa prise la *Charmante-Marthe*, et a fait deux autres prises: «Hier faisant route avec mes trois prises, j'eus connaissance à 9 heures du matin, de deux navires sous le vent à moy. Le vent étant de la partie du Nord et variable jusqu'au NE, je n'eus pas de peine à m'apercevoir que c'était des marchands de poudre, ce qui me détermina à rallier mes prises et à leur donner ordre de forcer de voiles pour prendre port, et moy mettre sous mon hunier pour les observer. Dès aussitôt que le plus gros fut sur mes eaux, il vira de bord et il fit de la voile pour venir sur moy: je l'attendis de pied ferme, bien résolu de disputer l'honneur de la nation...»⁵¹. Finalement le combat n'a pas lieu, mais tout le reste de la lettre est consacré à la conduite et à la protection de ses prises, espérant qu'elles soient à Ribadeos ou à Gijon, envoyant un exprès dans chacun de les ports pour s'en assurer, «à cette fin de les mener sous mon escorte à Bayonne, où Dieu me faisant la grâce d'arriver, vous pourrez vous flatter d'avoir deux des plus riches prises faites sur les Anglais, sans y avoir d'espèces. Mettant la marchandise à un prix médiocre, elles valent un million» et d'ajouter plus loin «il serait dommage que je les perdisse, car elles me font beaucoup de plaisir».

Par la valeur de ses prises, estimée par Patrick Villiers, Bayonne se plaçait pendant la guerre de Sept Ans au premier rang des ports «corsaires» français, et Saint-Jean-de-Luz, de son côté, dépassait Saint-Malo.

49. ACERRA, Martine; ZYSBERG, André: *L'essor des marines de guerre européennes, 1680-1790*, SEDES, 1997, pp. 185-186.

50. PONTET-FOURMIGUÉ, Josette: *ouv. cit.*

51. Lettre citée supra, dans DUCÉRE, É.: *ouv. cit.*, pp. 285-287.