



HAL
open science

Entre guerre et marchandise. Commissions et lettres de marque délivrées à Marseille au temps de Louis XIV

Gilbert Buti

► **To cite this version:**

Gilbert Buti. Entre guerre et marchandise. Commissions et lettres de marque délivrées à Marseille au temps de Louis XIV. Bartolotti, Fabien; Buti, Gilbert; Daumalin, Xavier; Raveux, Olivier. Les outils de l'activité portuaire maritime en Europe méditerranéenne et atlantique, XVIIe-XXe siècle, Presses Universitaires de Provence, pp.257-272, 2021, 9791032003206. hal-03571895

HAL Id: hal-03571895

<https://amu.hal.science/hal-03571895v1>

Submitted on 5 Apr 2022

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Dans la même collection :

Sylvain BURRI et Mohamed OUERFELLI, dir., *Artisanat et métiers en Méditerranée médiévale et moderne*, 2018, 556 p.

Sandrine PARADIS-GRENOUILLET, Sylvain BURRI et Romain ROUAUD, dir., *Charbonnage, charbonniers, charbonnières. Confluence de regards sur un artisanat méconnu*, 2018, 236 p.

Sébastien LARRUE, with the collaboration of Matthew GRAVES, *Biodiversity and Societies in the Pacific Islands*, 2013, 250 p.

Henry TRAMIER et Jean-Pierre ROLL, dir., *Le corps et la musique*, 2011, 180 p.

Les outils de l'activité
portuaire maritime
en Europe méditerranéenne
et atlantique (XVII^e-XX^e siècle)

sous la direction de
Fabien Bartolotti, Gilbert Buti,
Xavier Daumalin et Olivier Raveux

2021

PRESSES UNIVERSITAIRES DE PROVENCE

© PRESSES UNIVERSITAIRES DE PROVENCE

Aix-Marseille Université

29, avenue Robert-Schuman – F – 13621 Aix-en-Provence CEDEX 1

Tél. 33 (0)4 13 55 31 91

pup@univ-amu.fr – Catalogue complet sur presses-universitaires.univ-amu.fr/editeur/pup

[facebook](#)

DIFFUSION LIBRAIRIES : AFPU DIFFUSION – DISTRIBUTION SODIS

Entre guerre et marchandise

Commissions et lettres de marque délivrées à Marseille au temps de Louis XIV

Gilbert BUTI
Aix-Marseille Université / CNRS, TELEMME

Le xvii^e siècle constitue en Europe un temps fort des rapports entre les États et la mer, ainsi que le rappelleraient les controverses juridiques relatives au statut de la haute mer. Considérant celle-ci comme le prolongement de la souveraineté territoriale, certains défendent, dans le sillage de Selden, la conception du *mare clausum* et s'opposent à la thèse du *mare liberum* soutenue par Grotius, pour lequel la haute mer doit être soustraite à toute appropriation souveraine des États et accessible aux navires de toutes les nations¹.

C'est dans ce contexte, marqué par l'essor des trafics transocéaniques, des pêches lointaines, de la traite et du grand cabotage européen que la France prend la mesure des enjeux maritimes. L'organisation des grandes enquêtes nationales, menées de Richelieu (1633-1635) à Seignelay (1683-1686), en passant par Colbert (1664-1665), afin de connaître les littoraux, leurs infrastructures, leurs ressources et les gens de mer, témoigne du nouvel intérêt de l'État royal pour les affaires maritimes². Le développement et la création d'arsenaux (Toulon, Rochefort) ainsi que la multiplication des amirautés pointent cette volonté qui se concrétise par la publication des grandes ordonnances de la marine de 1681 et 1689. C'est cette même administration de Colbert qui a imaginé et appliqué, à compter de 1670, le système des classes, modèle original de recrutement des hommes pour former les équipages des vaisseaux

1 Jean-François Champagne, *La mer libre, la mer fermée, ou exposition et analyse du traité de Grotius intitulé « La Mer libre » et de la réplique de Selden intitulée « La Mer fermée »*, Paris, Moutardier, 1803 ; Guillaume Calafat, *Une mer jalouée. Contribution l'histoire de la souveraineté (Méditerranée, xvii^e siècle)*, Paris, Seuil, 2019.

2 Martine Acerra, Gilbert Buti, Sylviane Llinarès, Christian Pfister, « Inspecter le littoral français à l'époque moderne », in GIS d'histoire maritime, *La maritimisation du monde, de la préhistoire à nos jours*, Paris, Presses universitaires de Paris-Sorbonne, 2016, p. 497-513.

du roi³. L'affirmation d'un droit maritime et d'un droit de la mer conduit également à codifier certaines pratiques et, en relation avec les nombreux affrontements sur mer, à distinguer la course de la piraterie. La nouvelle réglementation s'accompagne à ce sujet de la mise en place d'institutions, comme le Conseil des prises (1676), et d'outils réglementaires pour engager en toute légalité une opération en mer⁴. Ainsi, afin de pouvoir effectuer des prises en temps de guerre et de ne pas être assimilé à un pirate, le capitaine doit obtenir une commission appelée plus largement « lettre de marque ».

Cet outil, qui résulte de tâtonnements et qui diffère de celui adopté dans d'autres États, est à la fois destiné, avec des conditions spécifiques, aux officiers, aux commandants de navires de guerre et aux capitaines de navires marchands.

Port de guerre « au temps des galères » (1660-1748) mais surtout grand port de commerce, Marseille n'a pas ignoré cet outil, sans se mesurer à Saint-Malo, Nantes ou Dunkerque, au cours des nombreux conflits dans lequel a été engagé le royaume, de la fin du XVII^e siècle à la veille de la Révolution. Dans la mesure où la course est aussi une entreprise marchande, les négociants, armateurs et bailleurs de fonds, ne sont pas restés à l'écart de ces opérations mercantiles liées à la guerre et ont obtenu du pouvoir central des commissions pour y participer⁵. Leurs enregistrements fournissent un éclairage sur cette pratique, qui connaît ses grandes heures lors des deux dernières guerres du règne de Louis XIV – guerre de la Ligue d'Augsbourg (1688-1697) et guerre de Succession d'Espagne (1701-1714) – mais ne révèlent qu'imparfaitement l'implication de la place dans les activités corsaires⁶.

Du droit de représailles aux commissions en course

Si la piraterie est aussi ancienne que la navigation, la course s'inscrit en large partie en réaction contre les violences commises en mer et la confiscation des biens d'autrui. Ce sont des marchands de la Hanse qui semblent avoir été à l'origine d'une législation permettant de réprimer les écumeurs des mers, notamment les *Vitalienbrüder* qui fréquentaient la mer du Nord et la mer Baltique au XIII^e siècle⁷. Pour recouvrer ses biens ou leur valeur, la victime d'un acte de brigandage qui n'a pas obtenu réparation

3 Martine Acerra, André Zysberg, *L'essor des marines de guerre européennes (1680-1790)*, Paris, SEDES, 1997.

4 Florence Le Guellaff, *Armements en course et droit des prises maritimes (1792-1856)*, Nancy, Presses universitaires de Nancy, 1999.

5 À Marseille, à l'encontre de l'usage malouin, on n'emploie guère le mot « armateur » pour désigner un directeur d'armement. On l'appelle presque toujours « directeur » ou « procureur », quelquefois « armateur général », « armateur procureur » ou « procureur administrateur ». Les armateurs sont simplement « Messieurs les intéressés ». Voir John Selwyn Bromley, « Projets et contrats d'armement en course marseillais (1705-1712) », *Revue d'histoire économique et sociale*, n° 1, 1972, p. 83.

6 Archives départementales des Bouches-du-Rhône (désormais AD BdR), amirauté de Marseille et des mers du Levant, IX B 3 à IX B 6 (1674-1756).

7 Pierre Prétou, « L'essor de la piraterie en Europe du XIII^e au XV^e siècle », in Gilbert Buti, Philippe Hrodej (dir.), *Histoire des pirates et des corsaires. De l'Antiquité à nos jours*, Paris, Éditions du CNRS, 2016, p. 93-115.

pour le préjudice subi est autorisée à user de représailles, à se retourner contre un marchand-armateur du même port ou État que celui qui a commis les méfaits, sans entraîner d'hostilités entre les États dont les deux parties sont ressortissantes⁸. Ce droit de représailles, qui peut s'exercer en temps de paix, est défini ultérieurement par l'avocat René-Josué Valin, procureur du roi au siège de l'amirauté de La Rochelle, comme « la faculté qu'ont les souverains d'accorder à leurs sujets des lettres pour les autoriser à saisir les biens qu'ils trouveront appartenant aux sujets d'un autre prince, pour s'indemniser du tort qu'ils en auront reçu, et qu'on aura refusé de réparer⁹ ».

Le droit de représailles comme exercice sur mer de la « guerre privée » se différencie du droit de course qui est la délégation à des particuliers du droit de guerre par le pouvoir souverain¹⁰. La confusion des termes subsiste encore dans l'ordonnance de la marine de 1681 dont le titre X, livre III, est consacré aux « lettres de marque ou de représailles » alors que la course est désormais fortement réglementée. Au vrai, les lettres de représailles ne font plus ensuite l'objet de mentions réglementaires, l'institution périssant avec l'affirmation de l'autorité du pouvoir central et la reconnaissance de la pratique corsaire.

L'ordonnance « sur l'amirauté, la piraterie et les prises maritimes » de décembre 1373 est le premier texte qui réglemente la course maritime¹¹. Afin de mettre un terme aux guerres privées et aux pirateries, nul ne peut désormais armer un navire en guerre sans une autorisation de l'amiral de France. Cette réglementation se précise au fil des conflits pour aboutir à l'ordonnance de la marine de Colbert d'août 1681. Tout navire français ne peut prendre la mer que pourvu de « congé » et de « passeport » accordés par l'amiral, contre le versement d'une taxe, et enregistrés auprès du greffe de son amirauté.

En cas de conflit, les armateurs qui ne veulent pas cesser leurs activités marchandes peuvent répondre à l'appel du roi en se livrant à la course munis d'une « commission en guerre » obtenue après le versement d'une caution de 15 000 livres (le montant variant par la suite pour atteindre 72 000 livres en 1786). Cette lettre de marque, selon le nom générique donné sous la Révolution et l'Empire à toutes les formes de commissions, demandée par l'armateur pour un navire avant son départ, était accordée par le roi au capitaine¹². Elle était enregistrée au greffe du tribunal de l'amirauté correspondant au lieu d'armement du navire corsaire, et sa validité, relativement courte, pouvait être renouvelée. La durée d'une campagne de course est précisée par un règlement de 1693 :

8 Auguste Dumas, *Étude sur le jugement des prises maritimes en France jusqu'à la suppression de l'office d'Amiral (1627)*, Paris, Émile Larose, 1908, p. 1-22.

9 René-Josué Valin, *Nouveau commentaire sur l'Ordonnance de la Marine d'août 1681*, La Rochelle, J. Legier, 1766, t. II, p. 414.

10 Michel Mollat, « De la piraterie sauvage à la course réglementée, XIV^e-XV^e siècles », *Colloque international d'histoire maritime. Course et piraterie*, San Francisco, 1975, t. I, p. 164-167.

11 Florence Le Guellaff, *op. cit.*, p. 33.

12 *Ibid.*, p. 301. Selon Patrick Villiers (*Les corsaires*, Quintin, éditions JP Gisserot, 2007, p. 5), la lettre de représailles permettait de franchir la « marque » ou « marche » (frontière). L'Angleterre a également adopté le même terme de *letter of marque* (1293).

Les engagements ne pourront être de plus de quatre mois à compter du jour que le vaisseau mettra à la voile, compris le temps des relâches, à l'exception de celles qui se feront pour amener des prises, prendre des vivres, faire de l'eau, espalmer et pour d'autres nécessités pressantes pour lesquelles on ne pourra employer plus de 15 jours et le temps qui excédera ce terme sera compté sur les quatre mois.

Le document (voir figure 1) mentionne la mission officielle assignée au capitaine corsaire : ainsi, c'est pour « faire la guerre aux Corsaires de Barbarie et assurer le commerce de ses sujets » que le roi a accordé en 1669 une commission au chevalier de Tourville, commandant l'*Hercule*. La paix rend aussitôt caduc l'usage de la commission en guerre ou en course.

En Angleterre, où la course se dit *privateering* et le corsaire *privateer*, l'armateur doit acheter une *letter of marque* en précisant la nation visée par les opérations de course et prendre autant de lettres de marque que d'ennemis déclarés¹³.

Mais, durant les conflits, une autre voie se présente à l'armateur français sous la forme d'une « commission en guerre et marchandise » qui lui permet de prolonger l'activité commerciale et de réaliser des prises en toute légalité. Un navire capturant un bâtiment ennemi sans être muni d'une telle autorisation et ne disposant que d'un simple congé ne peut pas espérer en recueillir les fruits lors de sa liquidation, à savoir le tiers des gains, montant précisé par l'ordonnance de 1681 : « S'il n'y a aucun contrat de société, les deux tiers [des revenus de la prise] appartiendront à ceux qui auront fourni le vaisseau avec les munitions, armement et victuailles, et l'autre tiers aux officiers, matelots et soldats. » De telles commissions en guerre et marchandise sont quelquefois accordées en temps de paix afin que l'équipage puisse se défendre lorsque l'expédition présente des dangers particuliers. Ainsi en est-il pour ces pêcheurs de Granville, fréquentant Terre-Neuve, qui souhaitent se protéger en toute légalité « des Inuits, des pirates et des corsaires barbaresques au retour de leurs campagnes¹⁴ ». Cet usage ne paraît pas de mise dans le cas marseillais, malgré le risque barbaresque.

L'ordonnance de 1681, qui constitue une synthèse de la législation et la référence essentielle pour la marine marchande, ne fait pas de distinction entre les deux types de commissions. Le principe fondamental, énoncé dans l'article I du titre IX (*Des prises*) et reprenant les termes de l'ordonnance de 1373, a le mérite de la clarté : « Aucun ne pourra armer un vaisseau en guerre sans commission de l'Amiral. » Par ailleurs, l'ordonnance de 1689, destinée aux « armées navales et arsenaux de marine », n'évoque pas les armements des particuliers.

La distinction est plus tardive dans la législation « entre l'armateur qui arme purement en guerre et celui qui arme en guerre et marchandise. Le premier se propose d'attaquer, le second ne veut que se défendre ; l'un cherche à enlever le

13 David J. Starkey, *British Privateering Enterprise in the Eighteenth Century*, Exeter, University of Exeter Press, 1997, p. 35-36.

14 Michel Aumont, *Les corsaires de Granville. Une culture du risque maritime (1688-1815)*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2013, p. 118.

bien de l'ennemi, l'autre ne songe qu'à conserver le sien¹⁵ ». Cette différenciation apparaît pourtant dans le contenu des commissions délivrées aux capitaines des armateurs : la première formule désigne clairement la puissance ennemie contre laquelle il est permis de faire la guerre, la seconde ne fait état que des ennemis en général, « corsaires, pirates, gens sans aveu qui troublent la liberté du commerce ». Cependant, lors des conflits de la fin du XVII^e siècle et du début du XVIII^e siècle, force est de reconnaître que la différence ne paraît pas importante pour l'administration qui appelle pareillement « corsaires » ceux qui favorisent l'aspect guerrier en allant chasser les proies dans des zones fréquentées par les navires ennemis et ceux qui privilégient l'aspect commercial en se rendant rapidement à la destination prévue en protégeant la cargaison sans s'attarder à d'éventuelles captures.

Pour dénombrer les sorties effectives en mer et prendre la mesure de l'activité corsaire, les rôles d'équipage à l'armement et surtout au désarmement ainsi que les congés constituent une source majeure. Or, dans le cas de Marseille, il ne subsiste que des épaves de ces documents, qui plus est, pour la seconde moitié du XVIII^e siècle seulement¹⁶ (voir figures 2 et 3).

Les commissions délivrées aux armateurs par les représentants de l'amirauté de Marseille peuvent-elles alors pallier cette carence documentaire ? Permettent-elles notamment d'évaluer la pratique corsaire durant les deux derniers conflits du règne de Louis XIV, à savoir la guerre de la Ligue d'Augsbourg (1688-1697) et la guerre de Succession d'Espagne (1701-1714), qui sont les temps forts de la stratégie corsaire ?

Les commissions délivrées par l'amirauté de Marseille

Si de nombreux navires de commerce français se sont livrés à la prédation durant tout le règne de Louis XIV, c'est après la défaite de La Hougue (1692) que l'aspect guerrier a été exalté. Renonçant aux coûteuses escadres, le secrétaire d'État de la Marine, Jérôme Phélypeaux de Pontchartrain, modifie la stratégie de lutte contre l'Angleterre et encourage la course¹⁷. Il reconduit alors une initiative prise par Colbert lors de la guerre de Hollande (1672-1678) en louant à des particuliers des navires du roi¹⁸. Ainsi en est-il du contrat passé à l'amirauté de Marseille le 20 février 1709 pour l'armement en course « par des particuliers » de deux galères royales, commandées par le chevalier de Pilles et M. Duqueiron, et le 6 février 1711, de celui signé pour

15 *Mémoire concernant les commissions en guerre et marchandise*, non daté, cité par Michel Aumont, in *ibid.*, p. 117.

16 Service historique de la défense, département Marine, Toulon (désormais SHDMT), Marseille, 13P10-1-3, désarmements, 1776-1792.

17 Patrick Villiers, *Marine royale, corsaires et trafic dans l'Atlantique de Louis XIV à Louis XVI*, Dunkerque, Société dunkerquoise d'histoire et d'archéologie, 1991 et *Les corsaires du littoral. Dunkerque, Calais, Boulogne de Philippe II à Louis XIV (1568-1713)*, Villeneuve-d'Ascq, Septentrion, 2000 ; Charles Frostin, *Les Pontchartrain, ministres de Louis XIV. Alliances et réseau d'influence sous l'Ancien Régime*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2006.

18 John Selwyn Bromley, « Les prêts de vaisseaux de la marine française aux corsaires (1688-1713) », in Jean Meyer, Marine Acerra, José Merino (dir.), *Les marines de guerre européennes*, Paris, Presses universitaires de Paris-Sorbonne, 1998, p. 81-108.

l'armement des trois galères du roi, la *Guerrière*, la *Fidèle* et la *Madame*, commandées par le chevalier de Laubépin, le capitaine de Razac et le capitaine Couzinery¹⁹. On peut appeler « course mixte » cette collaboration entre l'armement privé et l'État, et risquer, avec André Lespagnol, l'expression de « privatisation de la course royale²⁰ ». Ce type d'armement permet à l'État royal d'employer les officiers du Grand Corps et de les inciter, eux et d'autres officiers de plume, à apporter des capitaux ou à en solliciter auprès des négociants de Marseille, comme le fait Jacques Cassard, qui a alors « une honnête notoriété et un crédit convenable » dans cette place marchande et qui reçoit, le 11 septembre 1710, une commission pour quatre galères du roi²¹.

Indispensables pour armer en course, ces autorisations délivrées par l'amirauté de Marseille présentent néanmoins quelques limites à qui entend dénombrer les opérations corsaires. En effet, une même commission est parfois accordée pour deux ou trois bâtiments, sinon davantage. Le 18 mai 1711, une commission est donnée au capitaine Mathieu Fustier et aux sieurs de Pepinet et Genely pour une barque et deux brigantins. Une même commission est quelquefois attribuée à deux ou trois bâtiments avec des modifications dans la nature de l'expédition, à savoir en guerre ou en guerre et marchandise.

Des commissions restent sans suite comme celle qui a été accordée en novembre 1708 au capitaine Antoine Simian, commandant la barque *Notre-Dame-de-la-Garde*. D'autres sont parfois destinées à des bâtiments marseillais mais qui ne sont pas dans leur port d'attache : ainsi, le 17 janvier 1703, l'amiral donne pouvoir au receveur des droits de l'amirauté de « faire délivrer une commission à François Audric, de La Ciotat, actuellement dans le port de Venise, commandant la *Sainte-Élisabeth*, dite la *Bénédiction*, de Marseille, avec 18 canons et 8 pierriers ». Une commission peut être accordée, à quelques jours d'intervalle, à un même capitaine, comme c'est le cas le 19 janvier 1703 pour le capitaine Honoré Brémond, commandant le vaisseau *Aigle-Volante* « actuellement dans le port de Messine », et une autre le 26 février 1703 alors qu'il est à Malte.

Il n'est pas possible de savoir si la destination mentionnée a été effectivement respectée. Le capitaine Claude Revenu est-il allé « trafiquer aux îles Canaries » avec son vaisseau l'*Union*, de 20 canons et 6 pierriers, muni de la commission donnée le 17 octobre 1704 ? Sébastien Martin, qui commande le *Saint-Mathieu*, vaisseau armé de 18 canons et de 4 pierriers, s'est-il rendu aux îles d'Amérique, comme le mentionne sa commission en date du 9 février 1706 ?

Les stratégies sont assurément différentes entre les armateurs du capitaine François Augier, de Marseille, commandant le vaisseau *La Fortune-de-la-Mer*, armé en course le 23 juillet 1710 avec 44 canons et 280 hommes d'équipage, ou du capitaine

19 AD BdR, amirauté de Marseille et des mers du Levant, IX B 3 à IX B 6 (1674-1756). Sauf références contraires, toutes les citations relatives aux activités corsaires sont extraites de ces fonds.

20 André Lespagnol, « Sur deux foyers d'armement corsaire sous Louis XIV : Dunkerque et Saint-Malo », *Revue historique des armées*, n° 4, 1996, p. 31.

21 Philippe Hroděj, *Jacques Cassard, armateur et corsaire du Roi-Soleil*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2002, p. 119.

Herman, commandant le *Sage*, de 40 canons et de 280 hommes d'équipage, armé le 18 décembre 1709, et ceux du capitaine André Rouquet, de Martigues, commandant le pinque *Saint-François*, de 70 tonneaux, armé à Marseille le 14 mai 1707, avec un canon et 12 pierriers, à destination des îles Canaries, ou de Jean Caudière, de Martigues, capitaine du pinque *Ursule*, armé de 2 canons et de 12 pierriers, avec une commission en guerre et marchandise en date du 28 août 1706. Semblables limites dans l'usage de cette source pour dénombrer les corsaires ont été notifiées en d'autres ports et d'autres moments²².

L'incertitude est grande également en ce qui concerne les équipements. Le capitaine détenteur d'une commission en guerre dispose logiquement d'un armement plus étoffé et d'un équipage plus fourni que celui qui est pourvu d'une commission en guerre et marchandise soucieux de laisser à sa cargaison la priorité de l'espace et de la portée du navire. Toutefois, la composition des armes embarquées est très inégalement signalée sur ces documents administratifs.

Il en est de même des types de navires armés, indiqués dans 14 % des cas seulement pendant la guerre de la Ligue d'Augsbourg, mais dans 77 % lors de la guerre de Succession d'Espagne. Leur variété est à l'image de celle des navires attachés au port. Mais si les vaisseaux et les barques dominent parmi les six types signalés pendant la guerre de la Ligue d'Augsbourg (respectivement 50 % et 29 %), les galères, absentes lors du premier de ces conflits et alors louées par l'État, sont plus nombreuses (35 %) que les vaisseaux (30 %), les barques (16 %) et les pinques (10 %) parmi les huit types mentionnés pendant la guerre de Succession d'Espagne où figurent quelques cas isolés (coraline, galiote, frégate, corvette, tartane).

Lors de la guerre de la Ligue d'Augsbourg, les 254 commissions enregistrées au greffe de l'amirauté de Marseille ont été attribuées à 156 capitaines différents, tandis que les 145 commissions du conflit suivant l'ont été à 107 capitaines. C'est dire que certains capitaines, tout particulièrement dans le premier conflit, en ont bénéficié à plusieurs reprises : tel est le cas à six occasions d'Antoine et Étienne Marin (de La Ciotat), d'Honoré Brémond (de Cassis), de Jean Dubroca (de Marseille) et de François Thomasin (de Marseille), chacun à cinq reprises. D'aucuns se retrouvent au conflit suivant comme Sébastien Martin et surtout Honoré Brémond (de Cassis) avec une dizaine de commissions (voir tableau 3). Les origines des capitaines sont mentionnées dans 95 % des commissions attribuées pendant la guerre de la Ligue d'Augsbourg, mais dans 41 % des cas seulement lors du conflit suivant. En ne prenant pas en compte les multiples campagnes effectuées par un même capitaine, la part des Marseillais reste majoritaire mais fléchit légèrement. Le retrait est plus sensible parmi les Ponantais, dominés par les Malouins (93 %, le reste allant à Dunkerque, Nantes, La Rochelle et Bayonne), alors que progresse fortement la présence des Provençaux : La Ciotat, Toulon-La Seyne et Cassis fournissent ainsi les plus importants groupes, suivis de Cannes, Saint-Tropez, Martigues, Hyères et Antibes (voir tableaux 1 et 2).

22 Hervé Pichevin, David Plouviez, *Les corsaires nantais pendant la Révolution française*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2016, p. 23-25.

Toutefois, origines déclarées des capitaines ne signifient pas origines des bâtiments, qui restent pour plus des deux tiers attachés à Marseille. Malgré les limites signalées et les précautions à observer dans leur utilisation, les commissions, outils indispensables pour engager une campagne de course et n'être pas assimilé à de la piraterie, sont riches d'enseignements. Seul leur croisement avec les conventions ou écrites privées, les états des prises et des pertes ainsi que les dépositions faites auprès du Conseil des prises, qui reconnaît ou refuse la capture (acheminée ou non dans le port où a été délivrée la commission), permettraient d'approcher les résultats des campagnes ou croisières et dépasseraient les limites de cette présente étude. Les commissions constituent un indicateur utile pour suivre l'intérêt suscité par la course auprès des armateurs et esquisser une tendance générale.

Décevante activité corsaire à Marseille au temps de Louis XIV ?

Pour Paul Masson, bon connaisseur de l'histoire de la Provence, la course n'a guère de place dans les relations des Provençaux à la mer : « Les Provençaux, et plus particulièrement les Marseillais, n'avaient ni le tempérament combatif ni les traditions des Dunkerquois ou des Malouins²³. » Pourtant, bien que nos connaissances demeurent inégales et fragmentaires, la cité portuaire n'est pas totalement restée à l'écart de la course au temps de Jean Bart et de Duguay-Trouin !

Dans la seconde moitié du XVII^e siècle, alors que Tourville commence sa carrière maritime sur une frégate armée en course à Marseille (1661), le commerce marseillais semble relativement peu atteint par les guerres de Dévolution (1667-1668) et de Hollande (1672-1679). Les hostilités donnent néanmoins aux corsaires majorquins l'occasion de capturer plusieurs petits bâtiments dans le bassin occidental de la Méditerranée et de poursuivre leurs actions jusque dans les années 1680.

En revanche, pendant la guerre de la Ligue d'Augsbourg, le rapprochement de l'Angleterre et des Provinces-Unies, à partir de 1688-1689, se traduit par de sensibles pertes au sein de la flotte de commerce provençale, et surtout de Marseille, en partie dénombrée au temps de Seignelay²⁴. Profondément affectée à partir de 1693, celle-ci enregistre, en moins de cinq ans, une perte de 480 bâtiments, dont 260 vaisseaux, un grand nombre étant à mettre à l'actif des corsaires de Mahon qui agissent pour le compte des Anglais. Les réactions marseillaises ont été plus réduites avec 254 armements en course, dont 43 % pour les seules années 1690-1692 (taux qu'il faudrait pondérer en tenant compte des types de bâtiments engagés, mais alors essentiellement des « vaisseaux »). Les corsaires provençaux renforcés par d'habiles Ponantais – rochelais et surtout malouins – ne ramènent à Marseille dans le même temps que 70 navires²⁵ (voir graphique 1).

23 Paul Masson, *Histoire du commerce français dans le Levant au XVIII^e siècle*, Paris, Hachette, 1911, p. 319.

24 Gilbert Buti, « La flotte de commerce et de pêche de la France méditerranéenne à la fin du XVII^e siècle », in *Tourville et les marines de son temps*, Archives départementales de la Manche, Saint-Lô, 2003, p. 49-90.

25 AD BdR, amirauté de Marseille et des mers du Levant, IX B 3 à IX B 6 (1674-1756) ; Archives de la chambre de commerce et d'industrie Aix-Marseille-Provence (désormais ACCIAMP), Registre des

Pendant la guerre de Succession d'Espagne, sur 4543 prises reconnues, dont 622, 651 ou 692 (selon les auteurs) faites en Méditerranée, les Marseillais n'en ont effectué que 136 mais ont perdu 1755 bâtiments de toute portée²⁶. Au vrai, la course en Méditerranée qui a commencé dès 1701 (21 commissions suivies d'effet de 1701 à 1704) connaît une progression après 1705, un léger repli à l'époque du siège de Toulon (1707) et une vive poussée après 1709 jusqu'aux négociations de paix de 1712. Au fil de ces années, les prises des Anglo-Hollandais, qui disposent de solides points d'appui, de bâtiments plus nombreux et de qualité, s'élèvent sensiblement. Il n'est donc pas surprenant, à l'inverse, que les navires capturés soient essentiellement anglais et hollandais, hormis quelques pêcheurs et caboteurs catalans²⁷. Guillaume Laigle, qui était entré dans la marine du roi après la capture des vaisseaux anglais le *Faucon* et le *Pembroke* au large du golfe Juan, en janvier 1710, est assurément un acteur majeur du côté provençal capturant quinze bâtiments hollandais jusqu'à sa mort au combat contre l'*Alida*, d'Amsterdam, en 1711. Honoré Brémond sur le *Sans-Pareil* et François Brémond sur la *Moqueuse* s'illustrent également par de nombreuses prises en agissant parfois ensemble, comme ce fut le cas pour celles de la *Notre-Dame-du-Rosaire-Saint-Antoine-de-Padoue*, capturée dans les parages de l'île San-Pietro en janvier 1711, et de la *Notre-Dame-de-Paix*, avec passeport sarde, devant Cagliari, en février de la même année (voir tableau 3).

Le « grand hyver » 1709-1710 a-t-il affecté le comportement des corsaires et de leurs armateurs ? La quête des « blés de mer » liée à la crise de subsistance s'est-elle faite au détriment de la course ? Force est de reconnaître qu'il n'y a pas eu de reconversion massive. Certes, des 13 vaisseaux du roi, prêtés à des particuliers pour la course en 1709, 8 ont été engagés dans des opérations de convoiement²⁸, et sur 84 capitaines corsaires provençaux recensés, entre 1706 et 1711, 9 seulement figurent parmi les convois venant de Barbarie ou du Levant, tandis que certains capturent des bâtiments neutres (napolitains, vénitiens, génois) suspectés de ravitailler l'adversaire, alors que théoriquement « le pavillon couvre la marchandise ». Les navires prêtés par le roi représentent 40 % de l'ensemble de l'armement corsaire provençal. Ainsi dénombre-t-on en 1711 19 vaisseaux du roi armés par des particuliers, comme le *Henry* (68 canons, 1 100 tx et 400 hommes), le *Faucon* (32 canons, 400 tx et 180 hommes), le *Vendôme* d'Augustin Jauffret et l'*Hirondelle* puis le *Terrible* de Charles Jude.

La question du financement des opérations et de leurs profits, qui dépasse les limites de cette étude, demeure centrale car ces opérations nécessitent de lourds

déclarations des pertes et prises E 097 (1688-1703) ; les prises déclarées à Marseille ne tiennent pas compte des navires capturés mais conduits dans un autre port.

26 Philippe Hroděj, « Mutations des courses marseillaise et toulonnaise en 1709 et 1710 à travers l'exemple de Jacques Cassard », in Gilbert Buti (dir.), *Corsaires et forbans en Méditerranée (XIV^e-XXI^e s.)*, Paris, Riveneuve éditions, 2009, p. 125-152 ; Charles Carrière, *Négociants marseillais au XVIII^e siècle. Contribution à l'étude des économies maritimes*, Marseille, Institut historique de Provence, 1973, p. 521-531 ; John Selwyn Bromley, art. cit., p. 74-109.

27 ACCIAMP, Registre des déclarations des pertes et prises, E 097 (1702 et 1703), E 098 (1704 à 1708) et E 099 (à partir de 1709).

28 Philippe Hroděj, « Mutations des courses... », art. cit., p. 133-134.

investissements et une mise de fonds généralement plus élevée que celle exigée pour une opération commerciale. Plus que la valeur du navire, ce sont les engagements financiers en vue de l'armement et du rassemblement des équipages qui doivent être retenus²⁹. Dans la mesure où l'État ne peut plus couvrir les frais de radoubs et où les magasins sont dé garnis, ce sont les armateurs qui doivent faire les avances. Théoriquement, celles-ci sont remboursées sur le cinquième du provenu des prises au roi, à condition que ce montant le permette, ce qui n'est pas toujours le cas, ainsi que le rappellent les prestigieuses entreprises de course de Marqueze de Roquemador et de Jacques Cassard.

Roquemador, qui s'est illustré en mars 1705 en qualité de capitaine de vaisseau du roi sur le *Saint-Louis* en capturant un navire anglais, la *Fortune*, chargé de sardines et de harengs, s'empare en janvier 1711, en tant que corsaire commandant le *Diamant* et accompagné de deux barques, d'un navire vénitien, le *Mercure volant*, devant les îles d'Hyères. Le chargement de cette « bonne prise » se compose de draps, de clous de girofle, de soies et d'argent pour des marchands arméniens. En octobre de la même année, il quitte Toulon à la tête de trois navires, l'*Éclatant*, le *Fendant* et l'*Adélaïde*, à destination de l'océan Indien. L'opération, soutenue par le roi, qui prête les bâtiments, est financée par le banquier de Paris Antoine Crozat (apport de 265 000 livres) et les négociants marseillais Jean-Baptiste et Raymond Bruny, qui regroupent 82 intéressés (pour 315 000 livres). Les armateurs qui assument la totalité de l'affaire sont extrêmement rares. Pour la guerre de Succession d'Espagne, sur 84 contrats recensés entre 1705 et 1712, on ne trouve, apparemment, qu'un seul cas d'armateur isolé³⁰. La prise anglaise faite par Roquemador en avril 1712, le *Sherburn* ou *Charbon d'Angleterre*, est ramenée à Rouen par l'*Adélaïde*. La vente de la cargaison rapporte 2 169 279 livres. Ces débuts prometteurs tournent rapidement à la déception : les prises et rançons sont minimes, et l'*Éclatant* comme le *Fendant* disparaissent dans une tempête au large du cap de Bonne-Espérance ainsi que le capitaine, dont les appointements sont réglés à ses héritiers à Toulon³¹. Les actionnaires ne cachent pas leur contrariété et Raymond Bruny ne dissimule pas son amertume : « Voilà les fruits de la course pour laquelle je n'ai point d'inclination ! »

La « loterie corsaire » (André Lespagnol) n'a pas souri aux hommes d'affaires, et l'entreprise du Nantais Jacques Cassard ne réconcilie guère les négociants marseillais avec la course durant ce même conflit³². En décembre 1711, il obtient une autorisation pour armer en course une escadre de six vaisseaux de l'État : le *Neptune*, le *Téméraire*, la *Vestale*, la *Parfaite*, la *Méduse* et le *Rubis*. Il parvient à entraîner

29 Charles Carrière, *op. cit.*, p. 525-526.

30 AD BdR, IX-B4.

31 L'ordonnance de 1681 a reconnu le droit aux corsaires à rançonner en mer les bâtiments ennemis. Pour Valin (*Nouveau commentaire...*, *op. cit.*, t. II, p. 282), c'est la première loi à reconnaître un tel droit aux. La rançon doit être entendue comme la « composition volontaire » pour le rachat de la prise passée entre le capteur et le capturé. Cette convention a pour effet de provoquer la liquidation immédiate de la prise.

32 Philippe Hroděj, *Jacques Cassard, corsaire et armateur du Roi (1679-1740)*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2002.

dans l'armement cinq négociants marseillais – Jean Dieudé, Michel Gleyze, Nicolas Guitton, Joseph Maillet et Jean-Baptiste Roussel –, qui considèrent avant tout cet engagement comme une opération commerciale limitée à huit mois. Or, en application d'instructions secrètes du roi, la campagne de Cassard se transforme en expédition militaire contre les ennemis de la couronne dans l'espace antillais. Si les objectifs militaires paraissent atteints, la campagne laisse un déficit commercial de près de 1 million de livres (pour plus de 3 200 000 engagées). La course n'a pas été à la hauteur des espérances des hommes d'affaires de la place marchande.

Les moindres participations aux opérations observées entre les deux conflits à Marseille (254 commissions demandées lors de la guerre de la Ligue d'Augsbourg contre 145 pour la guerre de Succession d'Espagne) se retrouvent également au niveau des prises, en nombre et en valeur. Il en sera de même tout au long du XVIII^e siècle, qui voit l'éloignement progressif des négociants-armateurs marseillais à l'égard des investissements corsaires. Les 233 commissions en guerre et marchandises enregistrées pendant la guerre d'Indépendance américaine, aux côtés des 20 commissions en guerre, ne sauraient faire illusion³³. La situation est semblable dans le grand port militaire voisin (voir graphique 2).

Les négociants marseillais se sont également peu à peu détachés de ces « vaines et coûteuses promenades » (Charles Carrière) à mesure que s'affirmait la maîtrise anglaise sur les mers, qui plus est dans un terrain de chasse méditerranéen moins pourvu de bonnes proies que les espaces océaniques.

Les commissions ou lettres de marque qui ouvrent les ports à la course et légitiment les prises ne sont assurément pas suffisantes pour suivre et décrypter une activité dont l'interprétation économique reste délicate. Si d'autres clés sont à mettre à notre trousseau pour en ouvrir l'épais dossier, cet outil spécifique aux ports ne peut être négligé, y compris en période de perte d'attrait pour les entreprises corsaires, dont les apports méritent toutefois d'être évalués dans leurs multiples composantes³⁴. Au reste, il convient de ne pas oublier le sens premier de cette procédure. Car si la course a pu apparaître dans un premier temps, avec l'octroi de lettres de représailles, comme une réponse à la défaillance de l'État, la mise en place des commissions, qui accompagnent la progressive législation de la course, cette délégation du droit de guerre, un des attributs essentiels de la souveraineté, en fait un instrument de contrôle de la vie maritime par l'État royal. Un outil qui participe, avec d'autres, à l'assujettissement des littoraux au pouvoir central.

33 Catherine Tintignac, « La course marseillaise pendant la guerre d'indépendance américaine », mémoire de maîtrise, Université de Provence, 1969, p. 30.

34 Gilbert Buti, « Les produits de la course ou l'économie de la récupération à Toulon pendant la guerre d'Indépendance américaine (1778-1782) », *Rives méditerranéennes*, n° 54, 2017, p. 91-105.

Origines déclarées des capitaines	1688-1697	1701-1714
Marseille	57,2 %	52,0 %
Reste de la Provence	25,4 %	37,9 %
Ponant	17,4 %	10,1 %

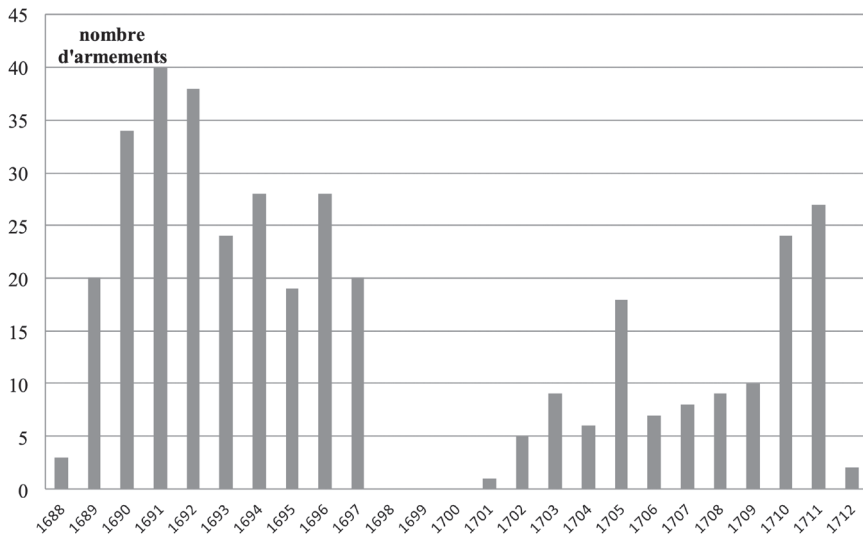
Tableau 1 : Origines géographiques déclarées des capitaines corsaires.

Nom	Prénom	Nom du bâtiment	Année
Lecomte	Jean	<i>Saint-Philippe</i>	1689
Guyon	Guillaume	<i>Saint-Jean-Baptiste</i>	1690
Goulan	Charles	<i>Triomphe de la Paix</i>	1690
Lalande-Avice		<i>Saint-François</i>	1691
Potevin	Pierre	<i>Saint-Sébastien</i>	1691
Hubert	Pierre	<i>Saint-Joseph</i>	1691
Hubert	Pierre	<i>Saint-Joseph</i>	1692
Lefebvre	Jean	<i>François d'Argouges</i>	1692
Des Authons	Noël	<i>Amitié</i>	1692
Le Fer	François	<i>Saint-Laurent</i>	1692
Carman-Éon		<i>Europe</i>	1693
Le Breton	Julien	<i>Saint-Pierre d'Alcantara</i>	1693
La Villeglamat		<i>Pontchartrain</i>	1693
Lessart-Martin		<i>Bonne Vierge des Aides de Saint-Antoine</i>	1693
Lelièvre Delorme	Jean	<i>Saint-Nicolas</i>	1696
La Beslière-Le Fer		<i>Polastron</i>	1696
Duplessis-Vincent		<i>Saint-Julien</i>	1696
Bosquet	Servan	<i>Praterou</i>	1696
Banier	Achille	<i>Saint-Laurent</i>	1696
Piernoir	Étienne	<i>Ville-David</i>	1696
Beauséjour-Sauvage		<i>Assurance</i>	1696
Le Gay	Jacques	<i>Auguste-Marie</i>	1696
Duprè-Launay		<i>Ville-Bague</i>	1697
Garnier	Baptiste	<i>Jupiter dit Ville de Matignon</i>	1697

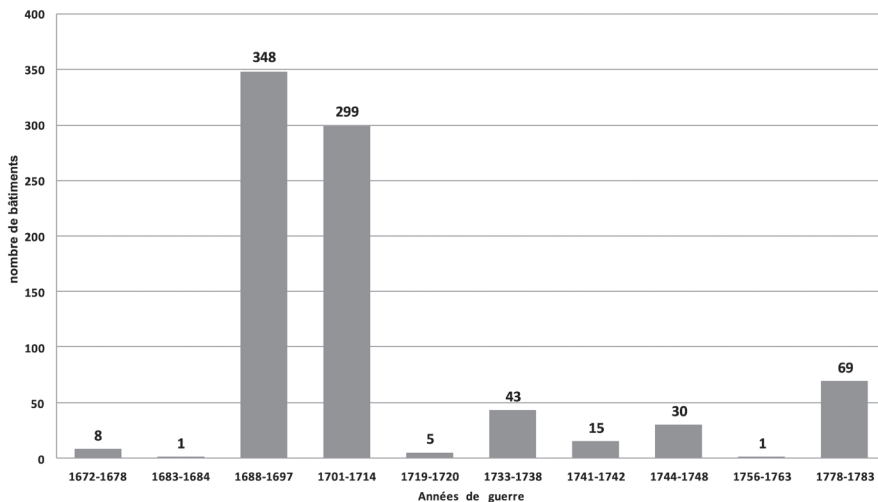
Tableau 2 : Commissions accordées à des capitaines de Saint-Malo dans le port de Marseille pendant la guerre de la Ligue d'Augsbourg.

Nom du bâtiment	Type	Année
Honoré Brémond		
<i>Moqueuse</i>	Barque	1691
<i>Moqueuse</i>	Barque	1692
<i>Moqueuse</i>	Barque	1693
<i>Moqueuse</i>	Barque	1696
<i>Moqueuse</i>	Barque	1697
<i>Aigle-Volante</i>	Vaisseau	1703
<i>Aigle-Volante</i>	Vaisseau	1703
<i>Aigle-Volante</i>	Vaisseau	1703
<i>Aigle-Volante</i>	Vaisseau	1703
<i>Aigle-Volante</i>	Vaisseau	1704
<i>Aigle-Volante</i>	Vaisseau	1705
<i>Aigle-Volante</i>	Vaisseau	1705
<i>Aigle-Volante</i>	Vaisseau	1707
<i>Sans-Pareil</i>	Vaisseau	1710
<i>Notre-Dame-de-Bon-Rencontre</i> dit <i>Sans-Pareil</i>	Vaisseau	1710
<i>Sans-Pareil</i>	Vaisseau	1711
Antoine Marin		
<i>Sainte-Marguerite</i>		1690
<i>Saint-Jean-Baptiste</i>		1691
<i>Sainte-Marguerite</i>		1692
<i>Sainte-Marguerite</i>		1693
<i>Sainte-Marguerite</i>		1695
<i>Sainte-Marguerite</i>		1696
Étienne Marin		
<i>Notre-Dame-de-Purification</i>	Vaisseau	1689
<i>Sainte-Marguerite</i>		1689
<i>Saint-Jean-Baptiste</i>		1690
<i>Vierge de Purification l'Étoile d'or</i>		1691
<i>Conception de la Vierge l'Étoile d'Or</i>		1692
<i>Saint-Jean-Baptiste</i>		1694
<i>Saint-Jean-Baptiste</i>		1702

Tableau 3: Commissions accordées aux capitaines Honoré Brémond, de Cassis, et Antoine et Étienne Marin, de La Ciotat (1689-1711).



Graphique 1 : Nombre d'armements enregistrés par l'amirauté de Marseille (1688-1712). Source : AD BdR, amirauté de Marseille et des mers du Levant, IX B 3 à IX B 5 (1674-1730).



Graphique 2 : Nombre de prises et reprises conduites au port de Toulon (1672-1783). Source : SHDMT, 2Q5 à 2Q36, Prises.



Figure 1 : Commission accordée à Tourville pour faire la guerre aux corsaires de Barbarie, 1669.

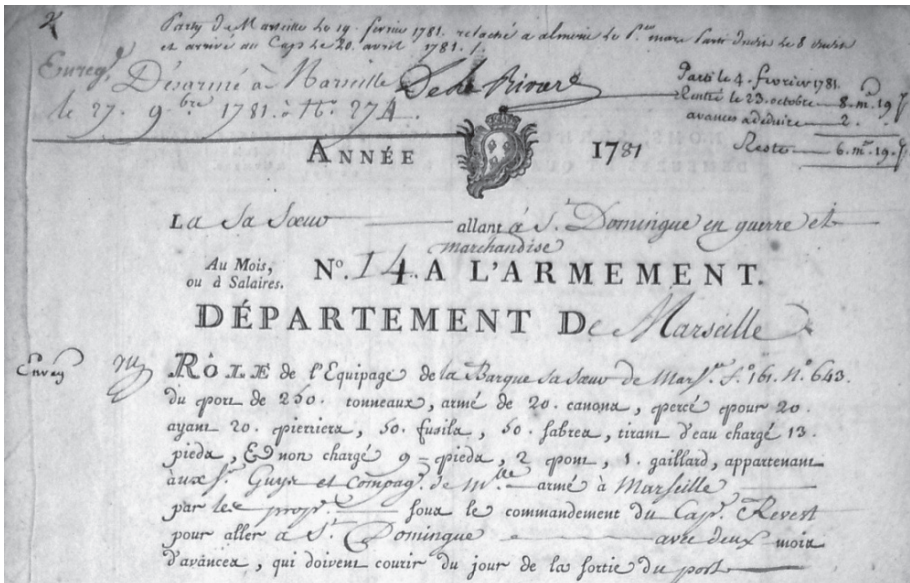


Figure 2 : Extrait du rôle d'équipage à l'armement de la barque Sa Sœur, de Marseille, allant à Saint-Domingue en guerre et marchandise, en 1781, sous le commandement du capitaine François Revest, de Marseille.

