

SAMEDI 1^{ER} OCTOBRE 2022

TOUS CORSAIRES

PAR PHILLIPE HRODEJ¹

Qui ne rêve d'avoir un ancêtre pirate, Rackham le Rouge ou un autre ? Mais il est rare de voir des forbans fonder de grandes familles avec de nombreux descendants. Et puis le pirate évite de trop parler, laisse donc peu de traces. Qui rêve alors d'avoir un ancêtre corsaire ? Eh bien pour peu que l'on ait des gens de mer parmi les ascendants, il est très probable que la chose se soit réalisée tant il est vrai que par temps de guerre, reconversion oblige, tous les marins ou presque font la course, espérant une campagne à l'abri des marchands de boulets avec suffisamment de prises juteuses, capturées sans combat, pour rentrer sauf et un peu plus riche. Et puis ces campagnes n'excèdent que rarement les quatre mois, il est donc fréquent d'en enchaîner deux voire trois dans l'année, à condition de n'avoir pas été capturé et traîné dans une tour ou dans un ponton.

Si la course semble à ce point incontournable, c'est qu'elle est multiforme. Il y a d'abord la course dite privée. À Saint-Malo, ce sont des armateurs particuliers qui, récupérant leurs grosses frégates et d'autres navires plus petits qui allaient à la pêche ou au commerce, les arment avec plus d'équipages et plus de canons et les expédient courir sus à l'ennemi. André Lespagnol a bien montré que certaines années, ce sont près de 4.000 à 5.000 hommes qui passent par la course tant les besoins sont élevés. Les capitaux sont également privés, viennent parfois de Paris. Avec des maréchaux comme Vauban pour en faire la promotion, la course est un placement, risqué certes, mais qui peut rapporter gros. Après, tout est question de capitaine convenablement formé à la culture du risque et qui sait où aller au bon moment. C'est lui qui recrute son équipage, rallie des marins fidèles ou utilise des officiers qui entraînent à leur tour des hommes de leur pays. Avec un peu de chance, le navire échappera aux marines néerlandaise ou anglaise et ramènera quelques bonnes prises, avec du tabac de Virginie ou du sucre de la Barbade ou de la Jamaïque par exemple. Si le poisson est plus petit, alors on se contentera de rançonner le navire ennemi en échangeant un simple billet et en prenant un otage : à quoi bon ramener un transporteur de charbon et devoir se priver d'un équipage de prise ? La suite est administrative. Elle se passe au port où sont menées les prises, inspectées, vidées de leur cargaison. Le rapport du capitaine corsaire, les interrogatoires de l'équipage ennemi, la comparaison entre la cargaison et les connaissances, la commission obtenue avant de partir auprès de l'Amiral de France, tout cela forme la liasse expédiée à Versailles au Conseil des prises qui, selon ce qu'en disent les rapporteurs, est jugée bonne ou non. Dans ce dernier cas, une main levée est prononcée et il faut rendre à ses anciens propriétaires leur bien avec des dommages et intérêts : on ne saurait toujours gagner. Mais si la prise est jugée bonne, la liasse s'en revient à Saint-Malo et la vente du navire et de ses marchandises peut s'effectuer. Naturellement, il faut attendre la vente de toutes les prises d'une campagne pour obtenir un compte net, sachant que 25% ont été prélevés dont le dixième de l'Amiral de France. De ce compte, les deux tiers sont répartis entre les armateurs, le tiers restant allant à l'équipage. Inutile d'ajouter que cela prend bien du temps et le marin n'a souvent pas d'autre choix que de s'embarquer à nouveau sur un corsaire pour au moins percevoir une avance. Les déroulés de carrières montrent bien que les embarquements sur des corsaires peuvent être nombreux, tous corsaires, faute de choix...

Brest est une ville corsaire aussi considérable que Saint-Malo même si la course s'y livre de façon particulière. En effet, si des escadres des vaisseaux du Roi sont armées au début de chaque conflit, souvent avec pour objectif l'invasion de l'Angleterre, la pénurie intervient au bout de quelques années qui s'ajoute souvent à la misère. Le budget alloué à la Marine (qui comprend la dette) permet tout juste d'armer l'essentiel. Le problème n'est pas que militaire. Il faut éviter que le chômage ne s'installe dans les arsenaux et créer de l'activité. Sur le modèle espagnol à Dunkerque, le roi de France prête donc ses vaisseaux selon des règles qui ont évolué avec le temps mais qui consistent en gros à proposer des vaisseaux de troisième, quatrième et cinquième rang à des armateurs particuliers qui se chargent de l'avitaillement et des munitions. Les officiers pour la plupart sont des officiers de marine ou le deviennent, les marins sont souvent levés dans le cadre du système des classes, les armateurs fournissent les vivres de guerre et de bouche et paient la solde des marins. Le Roi risque ses vaisseaux, les armateurs leur argent, les marins leur vie. L'intérêt pour l'État est de pouvoir

¹ Maître de conférences en Histoire Moderne à l'université de Bretagne Sud, chercheur au centre de recherche TEMOS-Lorient.

insuffler à ces campagnes une stratégie de guerre qui dépasse la simple prédation économique du cadre précédent. Plusieurs vaisseaux forment une escadre, un outil bien plus redoutable qui peut s'attaquer à de gros convois ennemis pour peu que l'on neutralise les escorteurs. C'est dans ce cadre, qu'a illustré bien souvent Duguay-Trouin, que l'on assiste à de mortels abordages. Mais revenons à nos gens de mer, comme le système de classe prévoit un service tous les trois ou quatre ans sur les vaisseaux du Roi, beaucoup sont appelés pour faire la course.

QUALITEZ & Classes.	Noms, surnoms, âge, taille, poil, Peres, Meres, pais, Fem- mes, Enfants, & demeures.	Services sur les Vaisseaux du Roy, qualitez & sol- des.	Services sur les Vaisseaux des Particuliers, & en quelles qualitez,	REVEUES.
Maitre	Jean Bouttier <i>le cadet</i> agé de 22 ans en 99 Taille haute cheveux châtains natif de Rouelle f. Laurent et de Guillemine Legetit	1697 sur Cheueuse par mons. ^r des notes à 12 ^e	avril 1708 sur Capotit Joseph augt nord. auri l'ogt sur le Capitaine au pt nord. maitre mars 1708 sur le St Jean xphie d'Auvergne juin 1708. Sur le comte de Saultm. en course	Mars 1700 Sur le Luvier juin 1701 sur le Nord pour porter aux Indes 13 ^e juin 1702 sur le St Jean X. 1704. Sur le L. de Saultm. P. 1703 p. l'ay. ang. e. mars 1704 p. l'ay. ang. e. à 12 ^e X. 1704. au C. de may 1705. en course. X. 1704. p. l'ay. may 1706. maitre aldest en 1705
Marié	Jean Bouttier <i>le cadet</i> agé de 22 ans en 1712 Taille moyenne Cheux châtains	Dame Francoise proch. addeff Guillaume du f. delaunotto Com. aux armement de Craest en Batte Lazare. fut nobl.	Mars 1705. sur le Joyeux org. sous X. 1705. Le C. de Sautm. en course	en 1719. & autres

SHD de Brest , matricules 1P3 11. Ici Jean Bouttier de Cancale. On voit que ce jeune homme a au moins effectué trois campagnes de course durant la guerre de Succession d'Espagne, sur le Comte de Toulouse en 1702, sur le Joyeux en 1705 et sur le Saint-Francois en 1705 sur lequel il décède à Brest.

S'il en reste qui n'ont pas embarqué sur un corsaire, voyons ce que l'on entend par commission mixte, c'est-à-dire en « guerre et marchandises » ou en « guerre et pêche ». Un conflit rend très périlleux le maintien des anciennes activités. Pour s'y risquer, il faut plus d'hommes et plus de canons. Dans le cas des navires allant aux Antilles, le convoi paraît être une solution. Mais les inconvénients sont légion. Il faut attendre le regroupement de centaines de voiles, l'arrivée des vaisseaux d'escorte, le temps favorable, l'absence d'ennemis signalée et « marcher » en gros en s'alignant sur les navires les plus lents. Aussi, les armateurs regroupent parfois leurs frégates bien armées et font valoir au ministère que par deux ou par trois, elles sont aptes à se défendre seules. Une commission de guerre et de marchandises leur est octroyée par l'Amiral de France, les autorisant à faire des prises sur le voyage, seule possibilité de ne pas voir lesdites prises confisquées au nom de l'Amiral. Et puis, sur place, il est possible que le gouverneur d'une colonie les réquisitionne pour une descente, avec à la clé un partage du butin, à la manière des flibustiers. Dans tous les cas, le trajet sera plus rapide et l'arrivée se fera avant celle, massive du convoi. Il en va de même pour la Grande Pêche, où les morutiers ont l'habitude de s'organiser surtout dans le cadre de la pêche sédentaire à la morue sèche. Alors oui, tous corsaires !

La Duchesse Anne en Course

1707

no 75.



BUREAU GENERAL DES CLASSES
du Département de S. Malo.

ROLLE de l'Equipage de la frégate La Duchesse Anne du port de 120.
Tonneaux, armé de 16. Canons, — Pierriers, — Sabres & autres
armes, appartenant à M^r Maugendre. — commandé par M^r Cassard
par aller à la Course & de
retour à

Noms, Surnoms & Qualitez.	Lieux de leur demeure	Age.	Taille & Poil.	Solde au service du Roy.	Salaires au service des Marchands.
<i>Premierem.</i>					
<i>Officiers & Major</i>					
Louis Leonard Laroque.	de Camille	39	m n.		
Pierre Coulombier	de Lorient	38	m ch.		
Lieut. Jean Guerier	de Lorient	30	m ch.		
Lieut. Jean Hériz	de Lorient	29	m ch.		
Lieut. Jacques Dantonnier	de Malo	30	m ch.		11/12.
Jean Jeanes de Lambon	de Lorient	30	m ch.		
Jean Etienne Motté	de Malo	48	m ch.		10/12.
Jean Etienne Brind	de Lorient	30	m ch.		
Jean Hennequin	de La Rochelle	29	m ch.		
Dominique Chob	de Lorient	29	m n.		
Pierre Camuel	de Lorient	29	m ch.		
Infanterie Julien Lamoignon	de Nantes	21	m ch.		
Infanterie Antoine Bronault	de Lorient	28	m ch.		
Infanterie Jean Bédot	de Lorient	31	m n.		
Constant Egard	de Lorient	35	m n.		
Michel Joseph Heulth	de Malo	30	m ch.		
Salomon Dine	de La Rochelle	27	m ch.		
Chirurgien Denoy Lervard	de Malo	33	m ch.		
Infanterie Jean Dumain	de Lorient	23	m ch.		
Jean Louis Lambert	de Lorient	33	m ch.		
Lieut. marin Chapotin	de Paris	23	m ch.		

SHD de Brest 1P7 147. Rôles d'équipage en course de 1707, la Duchesse Anne commandée par Jacques Cassard

