



HAL
open science

Navires corsaires et constructions navales de Louis XIV à Napoléon Ier

Patrick Villiers

► **To cite this version:**

Patrick Villiers. Navires corsaires et constructions navales de Louis XIV à Napoléon Ier. *Revue d'histoire maritime*, 2007, 7, pp.57-79. 10.70551/GYDL7911 . hal-04774649

HAL Id: hal-04774649

<https://hal.sorbonne-universite.fr/hal-04774649v1>

Submitted on 8 Nov 2024

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.



Distributed under a Creative Commons Attribution - NonCommercial 4.0 International License

numéro

7

*Revue d'***HISTOIRE MARITIME**

Histoire maritime
Outre-mer
Relations internationales

*Les constructions navales
dans l'histoire*

Villiers – 979-10-231-1690-8

PUPS

REVUE D'HISTOIRE MARITIME

Dirigée par Olivier Chaline & Sylviane Llinares

28. *Sortir de la guerre sur mer*
27. *Mer et techniques*
26. *Financer l'entreprise maritime*
25. *Le Navire à la mer*
24. *Gestion et exploitation des ressources marines de l'époque moderne à nos jours*
- 22-23. *L'Économie de la guerre navale, de l'Antiquité au XX^e siècle*
21. *Les Nouveaux Enjeux de l'archéologie sous-marine*
20. *La Marine nationale et la première guerre mondiale : une histoire à redécouvrir*
19. *Les Amirautés en France et outre-mer du Moyen Âge au début du XIX^e siècle*
18. *Travail et travailleurs maritimes (XVIII^e-XX^e siècle). Du métier aux représentations*
17. *Course, piraterie et économies littorales (XV^e-XXI^e siècle)*
16. *La Puissance navale*
15. *Pêches et pêcheries en Europe occidentale du Moyen Âge à nos jours*
14. *Marine, État et Politique*
13. *La Méditerranée dans les circulations atlantiques au XVIII^e siècle*
12. *Stratégies navales : l'exemple de l'océan Indien et le rôle des amiraux*
- 10-11. *La Recherche internationale en histoire maritime : essai d'évaluation*
9. *Risque, sécurité et sécurisation maritimes depuis le Moyen Âge*
8. *Histoire du cabotage européen aux XVI^e-XIX^e siècles*
7. *Les Constructions navales dans l'histoire*
6. *Les Français dans le Pacifique*
5. *La Marine marchande française de 1850 à 2000*
4. *Rivalités maritimes européennes (XVI^e-XIX^e siècle)*
- 2-3. *L'Histoire maritime à l'Époque moderne*
1. *La Percée de l'Europe sur les océans vers 1690-vers 1790*

Revue d'histoire maritime

7

Les constructions navales
dans l'histoire

Les PUPS, désormais SUP, sont un service général
de la faculté des Lettres de Sorbonne Université.

© Presses de l'université Paris-Sorbonne, 2007
© Sorbonne Université Presses, 2021

ISBN papier : 978-2-84050-509-9
PDF complet – 979-10-231-1687-8

TIRÉS À PART EN PDF :

Avant-propos – 979-10-231-1688-5
Daeffler – 979-10-231-1689-2
Villiers – 979-10-231-1690-8
Rodger – 979-10-231-1691-5
Quintero González – 979-10-231-1692-2
Suárez Grimón – 979-10-231-1693-9
Marnot – 979-10-231-1694-6
Borde – 979-10-231-1695-3
Perpillou – 979-10-231-1696-0
Fernandez – 979-10-231-1697-7
Marzagalli – 979-10-231-1698-4
Comptes rendus – 979-10-231-1699-1
Marcadon – 979-10-231-1700-4

Mise en page Lettres d'Or
Version numérique: 3d2s/Emmanuel Marc Dubois

SUP

Maison de la Recherche
Sorbonne Université
28, rue Serpente
75006 Paris

tél. : (33)(0)1 53 10 57 60

sup@sorbonne-universite.fr

sup.sorbonne-universite.fr

SOMMAIRE

Avant-propos	
Jean-Pierre Poussou	5

Les constructions navales dans l'histoire

L'épave des Marinières : un témoin des mutations technologiques dans les chantiers navals du xv^e siècle	
Michel Daeffler	9
Navires corsaires et constructions navales de Louis XIV à Napoléon I^{er}	
Patrick Villiers	57
Formes et fonctions des navires européens du milieu du xvii^e siècle au début du xix^e siècle (1660-1815)	
Nicholas A. M. Rodger	81
L'arsenal de la Carraca : contribution à l'étude de la construction navale espagnole au xviii^e siècle	
José Quintero González	105
Note de présentation de l'article sur la construction navale aux Canaries au xviii^e siècle	131
Construction navale et charpentiers de bateaux aux Canaries au xviii^e siècle	
Vicente J. Suárez Grimón	135
Le paradoxe de la construction navale dans la marine marchande en France de 1815 à 1914	
Bruno Marnot	183
L'intégration de la sécurité maritime dans les constructions navales, du <i>Great Eastern</i> au <i>Titanic</i> (1858-1912)	
Christian Borde	213

Présentation de l'article d'Aimé Perpillou : Les principaux chantiers maritimes mondiaux en 1959.....	231
Les principaux chantiers maritimes mondiaux en 1959	
Aimé Perpillou	233
Sur la disparition des activités de construction navale à Bordeaux	
Alexandre Fernandez	263
Position de thèse et d'habilitation : Silvia Marzagalli.....	277
Comptes rendus.....	285
Mémoires soutenus à l'Université de Caen – Basse-Normandie (suite)	289
<i>In memoriam</i> : André Vigarié, géographe de la mer et des ports	
Jacques Marcadon	291

NAVIRES CORSAIRES ET CONSTRUCTIONS NAVALES DE LOUIS XIV À NAPOLÉON I^{er}

Patrick Villiers

(Directeur du CRHAEL-HELLI, Université du Littoral-côte d'Opale)

Depuis une trentaine d'années, notre connaissance du vaisseau de ligne de la période 1600 à 1815 a été totalement renouvelée¹. La séparation définitive entre le navire marchand, capable de participer à une bataille navale, mais restant employé par le commerce, et le navire de guerre, uniquement utilisé à des tâches militaires, s'opère entre 1630 et 1660. Elle donne naissance au vaisseau de ligne, dont l'objet principal est défini par son nom : le combat en ligne de file, tactique qui sera remise en cause par de Grasse et Suffren, et portée à son apogée par Nelson. Le vaisseau, dont les deux premiers exemples furent le *Sovereign of Seas* puis la *Couronne*, est une plateforme d'artillerie dont le nombre de canons et le calibre ne cessèrent d'augmenter. Les dimensions augmentèrent et le déplacement atteignit plus de 4000 tonneaux sous l'Empire. Les budgets de constructions navales et d'entretien de ces flottes de ligne devinrent pharaoniques ; c'est pourquoi tous les dirigeants maritimes encouragèrent simultanément la construction de navires beaucoup plus économiques et multi-tâches tels la frégate puis la corvette, dont la taille et l'armement étaient très proches des navires marchands.

Parallèlement, la guerre de course ne fut jamais abandonnée. Le mot *course* et le mot *corsaire* ayant tellement été galvaudés, il est nécessaire de rappeler que le corsaire est un navire particulier qui, par délégation de l'État, fait la guerre. Employée comme arme du faible au fort, la course n'a jamais prétendu gagner la guerre. Elle est un transfert de la charge militaire sur les civils. En autorisant des navires marchands, que l'État n'est pas capable de protéger, à

1 À cet égard le colloque qui s'est tenu à Madrid du 3 au 5 novembre 2005 sur la technologie des navires du temps de Trafalgar a été exemplaire et l'ouvrage monumental qui vient de paraître restera longtemps une référence pour les historiens de la construction navale : voir *Technology of the Ships of Trafalgar*, éd. F. Fernandez-González, L.D. Ferreiro, H. Nowacki, Madrid, ETSI Navales UPM, 2006.

pratiquer la course, cette dernière permet à des armateurs et à des équipages de continuer à avoir une activité maritime. La vente des navires ennemis capturés dédommage l'armateur de son investissement. Par le nombre de navires ennemis capturés, la course peut devenir une stratégie obligeant l'ennemi à organiser des convois et à les protéger à grands frais. Paradoxe, l'État peut confier à ses navires de guerre la mission d'attaquer le commerce ennemi, la vente des prises servant alors à renflouer le trésor public. Cette stratégie, déjà pratiquée par Colbert et Seignelay, fut développée par les Pontchartrain et théorisée par Vauban en 1695, mais elle n'a rien à voir avec la course *stricto sensu* qui est l'objet de cet article.

58

L'étude du tonnage des flottes corsaires françaises de Louis XIV à Napoléon permet de mettre en évidence les caractéristiques des corsaires en tonnage mais également sur le plan militaire. Ces caractéristiques influent-elles sur les lieux de constructions des corsaires ? Nous essayerons de donner quelques éléments de réponse de même que sur le problème des auteurs des plans de corsaires et sur l'interaction entre les ingénieurs-constructeurs travaillant pour les chantiers militaires et les auteurs de plans de corsaires. Je poserai également le problème des corsaires neufs, corsaires reconvertis, ou d'occasion, et je donnerai quelques exemples de chantiers navals corsaires.

1688-1713 : UNE FLOTTE CORSAIRE OU DES FLOTTES CORSAIRES ²

Quelle pouvait être la taille d'un corsaire ? Seule une étude statistique permet d'y répondre car le navire corsaire est l'objet de bien des mythes. Comme navire de commerce, le navire corsaire n'a pas fait l'objet d'une analyse poussée par le pouvoir. D'une guerre à l'autre, on peut trouver quelques rapports sur la taille des corsaires et leur nombre de canons, mais aucune enquête systématique. La plupart des renseignements ci-après viennent du dépouillement systématique de milliers de fiches établies sur les corsaires, mais de nombreux renseignements manquent encore.

Seule la flotte de corsaires de Dunkerque est connue avec quelque certitude pendant la guerre de Hollande. Les archives ne commencent à véritablement nous renseigner que pendant la guerre de la Ligue d'Augsbourg, mais surtout pour Saint-Malo et Dunkerque. Pour cette guerre, on peut estimer à 1300 le

2 Cet article reprend et élargit celui présenté au 124^e congrès des Sociétés historiques et scientifiques de Nantes en 1999, publié dans les *Actes du CTHS – 1999*, sous le titre « Pour une histoire de la construction navale des corsaires de Louis XIV à Napoléon I^{er} ». Cet article ne traitait en fait que la période de Louis XIV à Louis XV, en privilégiant les années 1688 à 1748. Après avoir brièvement rappelé les résultats de cet article, je poursuivrai l'étude des flottes corsaires jusqu'à Napoléon I^{er}.

nombre total des armements. Les renseignements les plus fiables portent sur Saint-Malo et sur Dunkerque, ces deux ports assurant à eux seuls plus de 50 % des armements en course. La comparaison entre eux révèle une indiscutable typologie des corsaires mais également des flottes corsaires très différentes :

Répartition des armements corsaires à Dunkerque en fonction du tonnage (1688-1697)

	0-19	20-49	50-99	100-199	200-399	400-499	Total
	tx	tx	tx	tx	tx	tx	connu
1688	4	13	5	4	3	0	29
1689	10	14	6	4	1	0	35
1690	2	12	13	6	3	0	36
1691*	0	7	7	2	1	0	17
1692*	0	2	5	4	3	0	14
1693	2	9	8	9	4	0	32
1694	4	10	17	14	6	0	51
1695*	7	16	12	9	2	0	45
1696	13	30	26	8	8	1	86
1697	2	8	12	4	1	1	26
Total	44	121	111	64	32	2	371

* Pour 1691 et 1692, données incomplètes, pour 1695, un semestre seulement.

Répartition des armements corsaires à Saint-Malo en fonction du tonnage de 1688 à 1697³

	0-19	20-49	50-99	100-199	200-399	400-599	Total
	tx	tx	tx	tx	tx	tx	connu
1688	1	0	0	1	7	0	9
1689	0	1	3	4	19	1	28
1690	0	0	1	12	15	0	28
1691	0	2	1	15	15	0	33
1692	1	4	6	22	15	1	50
1693	0	4	12	11	11	3	41
1694	2	3	13	9	11	4	44
1695	2	10	14	20	10	1	59
1696	2	3	15	16	6	5	48
1697	1	3	11	12	12	2	41
Total	9	30	76	122	121	17	381

Quel que soit le port, il apparaît indiscutablement trois types de corsaires : ceux de moins de 100 tonneaux, ceux de 100 à 300-400 tx, et ceux de 400 tx et plus.

3 P. Villiers, *Marine royale, corsaires et trafic dans l'Atlantique du Louis XIV à Louis XVI*, Dunkerque, Société dunkerquoise d'histoire et d'archéologie, 1991, p. 134.

Le premier type nécessite des investissements minimes, un navire de taille très modeste, un équipage local, facile à réunir, un armement réduit : sabres, hâches d'abordage, pistolets, espingoles, quelques canons ou pierriers, d'où un coût en campagne très faible. C'est l'arme des surprises, des coups de main à la faveur du brouillard, et l'on s'échappe à travers les bancs de sable en profitant du faible tirant d'eau. Le rayon d'action est court, rien n'est prévu pour loger à bord et l'on revient au port tous les deux ou trois jours. Le capitaine est presque toujours issu du cabotage, de la contrebande ou de la pêche côtière

60

Le deuxième type, le corsaire de dimensions moyennes : 100 à 400 tx. Le montant de l'investissement devient important et l'armateur joue un rôle déterminant dans la collecte des fonds d'origine régionale, voire nationale. Plus le tonnage est élevé et moins les armateurs occasionnels sont présents. La course apparaît à Saint-Malo et à Dunkerque comme une affaire de professionnels. Il en sera de même pour les autres ports comme Bayonne, Granville, le Havre au XVII^e ou aux XVIII^e et XIX^e siècles etc.

Le troisième type de corsaire est surtout fréquent à Saint-Malo, particulièrement de 1688 à 1712, mais assez rare sous Louis XV et Louis XVI, et presque absent sous la Révolution et l'Empire, sauf dans l'océan Indien. Il s'agit d'un navire qui, par son tonnage, égale ou dépasse les frégates du roi et devient proche des vaisseaux de l'État de 40 à 50 canons. Son investissement est très élevé et mobilise presque toujours des capitaux de la Cour. L'équipage est très important tant par le nombre d'hommes que par celui des officiers nécessaires pour conduire les prises espérées. Sous Louis XIV, la plupart des corsaires de plus de 400 tx sont des navires du roi prêtés au cinquième.

À Dunkerque on peut parler d'une micro-course avec un tiers des corsaires faisant moins de 50 tx, alors qu'on n'en dénombre que 10 % à Saint-Malo. Dans ce dernier port, les bâtiments de plus de 200 tx représentent 38 % de l'effectif. Six navires y font plus de 600 tx.

Saint-Malo est le premier pour l'emploi corsaire des vaisseaux du roi prêtés au cinquième. Cette initiative en revient à Colbert lors de la guerre de Hollande : elle avait consisté à louer les navires du roi pendant l'hiver. Les Malouins y souscrivirent massivement mais surent également attirer les capitaux de la Cour. Seignelay avait placé des capitaux à Dunkerque dès 1688. Vauban avait fait de même, investissant également à Saint-Malo dans les expéditions contre la pêche baleinière au Spitzberg, en 1693. Avec Pontchartrain, les armements de grands corsaires océaniques devinrent une spécificité malouine. Ils furent souvent basés à Brest ou à Lorient, représentant 28 corsaires et 10 370 tx,

dont 14 navires du roi jaugeant 6 360 tx. Au total, Saint-Malo arma en année de guerre 47 navires et 8 750 tonneaux, soit un niveau de tonnage égal à celui de l'armement morutier. Seul Dunkerque rivalisa en nombre de corsaires mais avec un tonnage inférieur, Bayonne et Marseille étant loin derrière.

Guerre de la Succession d'Espagne

Cette guerre connaît un profond bouleversement diplomatique avec l'alliance de la France et de l'Espagne. Les navires espagnols ne peuvent plus être capturés et les colonies espagnoles ne peuvent plus être la cible des flibustiers ou des escadres royales. Les attaques des corsaires portent principalement sur les navires hollandais et anglais. Comme pendant la guerre précédente, une escadre de guerre est basée à Dunkerque avec souvent mission d'attaquer le commerce ennemi. Sa présence aide considérablement les corsaires dunkerquois.

Répartition des armements corsaires à Saint-Malo de 1702 à 1713
en fonction du tonnage

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

425 armements au total furent effectués à Saint-Malo, d'après Anne Morel ⁴.

4 Anne Morel, « La guerre de course à Saint-Malo de 1681 à 1715 », *Mémoires de la Société d'histoire et d'archéologie de Brest*, 1957, p. 5-103 et 1958, p. 29-169.

Répartition des armements corsaires à Dunkerque de 1702 à 1713 en fonction du tonnage

	0-19	20-49	50-99	100-199	200-399	400-499	Total	Nbre
	tx	tx	tx	tx	tx	tx	connu	armt
1702	2	1	1	1	0	0	5	15
1703	4	8	4	6	3	0	25	35
1704	7	9	9	4	3	1	33	46
1705	1	3	1	4	1	0	10	23
1706	3	1	3	6	2	0	15	21
1707	7	8	14	7	22	5	63	76
1708	10	8	14	23	11	0	66	81
1709	27	9	10	14	9	0	69	78
1710	3	14	11	12	6	0	46	52
1711	10	13	12	14	7	0	56	75
1712	6	17	12	10	8	0	53	61
1713	4	5	7	3	4	0	23	25
Total	82	96	98	104	76	6	464	588

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

62

On peut faire les mêmes remarques que pour la guerre précédente, Saint-Malo arma plus de corsaires du deuxième type que Dunkerque puisque les navires de 100 à 400 tonneaux représentèrent plus de 50 % des corsaires connus. En revanche, le nombre de grands bâtiments diminua passant de 23 à 5 et, à l'inverse, celui des moins de 50 tonneaux progressa fortement, surtout à partir de 1706, ce qui tendrait à corroborer la thèse de la baisse de la rentabilité de la course ou du moins du désintérêt des investisseurs pour les gros armements, ceux dont le financement n'était pas local. Il faut cependant pondérer cette analyse. Les navires du roi prêtés au cinquième ou l'expédition de Rio de Janeiro n'ont pas été pris en compte ici. De 1702 à 1712, l'investissement total des Malouins dans la course dépassa probablement les 30 millions de livres, soit trois fois le budget annuel de la marine royale en 1701, mais il ne fut que de 10 millions à Dunkerque, qui n'arma que 32 navires de plus de 200 tx contre 121 pour Saint-Malo.

À Dunkerque, les sources étant plus lacunaires, les remarques doivent être moins affirmatives. On remarque cependant une hausse du nombre des armements et une hausse simultanée des petits bâtiments de moins de 20 tx (82 contre 40) et des plus de 100 tx : 104 et 76 au lieu de 52 et 28. Alors que les Malouins cessèrent d'armer en course à partir du second semestre 1712, les Dunkerquois continuèrent jusqu'au printemps 1713. Les investissements

corsaires à Dunkerque furent globalement inférieurs à ceux des Malouins, cependant ils furent plus rentables.

De 1702 à 1713, les Français firent plus de 6 677 prises et rançons, Dunkerque en groupant environ la moitié en nombre mais Saint-Malo, et dans une moindre mesure Bayonne, firent les captures les plus riches. On ne peut débattre ici du problème de la rentabilité de la course, mais plus de 30 % des armements furent bredouilles, et 20 à 35 % des navires corsaires eux-mêmes capturés. Aucun corsaire n'a navigué plus de quatre ans sans se faire prendre, ce qui entraîna nécessairement la construction de nouveaux navires. Aucun historien maritime ne conteste aujourd'hui que, dans la crise qui marque la fin du règne de Louis XIV, les ports sont un des rares espaces de prospérité et que la course en est une des causes. Qu'ils soient de petite taille, de tonnage moyen, ou qu'ils soient des corsaires océaniques, il y en eut toujours qui ont fait des prises dont certaines ont enrichi armateurs et équipages. Ce n'est pas par hasard si une des clauses du traité d'Utrecht vise spécifiquement le port de Dunkerque en ordonnant la démolition des forts de protection et le démantèlement du système d'écluses.

LES FLOTTES CORSAIRES DE 1744 À 1815 : VERS UNE DISPARITION DES CORSAIRES DU TYPE III ?

La période 1715-1744 est caractérisée par la plus longue période de paix du XVIII^e siècle. Elle est suivie au contraire par la période 1744-1815 où la guerre est largement présente, particulièrement sur mer. Quelle fut l'attitude des armateurs en matière de constructions navales corsaires ? Doit-on parler d'une rupture ? C'est ce que nous allons essayer d'examiner sous le seul angle des flottes corsaires et de la construction navale, en séparant 1744-1783 et 1792-1815, principalement pour des raisons de clarté de l'exposé.

Les flottes corsaires de 1744 à 1783

1 – La guerre de la Succession d'Autriche

De 1744 à 1748, environ 400 corsaires furent armés et 600 lettres de marque délivrées pour un l'investissement total de 30 à 35 millions de livres dont 18 millions pour l'ensemble Dunkerque, Saint-Malo et Bayonne, qui armèrent à eux trois environ 320 bâtiments. Pendant la guerre de la Succession d'Autriche, puis au cours de la guerre de Sept Ans, il y eut un certain déclin des ports de course de la Manche et du Pas-de-Calais au profit d'un port méridional comme Bayonne et surtout des Antilles, cependant les corsaires

métropolitains capturèrent 1 183 marchands et exigèrent 443 rançons de 1744 à 1748. Lors du conflit suivant, 2 361 prises et rançons auraient été faites, d'un produit brut total de 80 millions de livres, chiffre qui prouve ainsi l'importance de la course sous Louis XV, en dépit d'une forte baisse par rapport aux guerres de Louis XIV.

Armements annuels à Dunkerque, Saint-Malo et Bayonne de 1744 à 1748

Année	Dunkerque*	Saint-Malo	Bayonne
1744	28	11	11
1745	23	27	20
1746	14	28	25
1747	13	16	27
1748	16	6	20
Total	94* [145]	88	103

* à Dunkerque, 94 armements sont identifiés sur 145

64

Par rapport aux guerres de Louis XIV, la baisse du nombre des armements corsaires est indiscutable mais elle ne peut être tenue pour négligeable comme le montre le nombre d'armements et le montant des captures déjà cités *supra*. Les tableaux suivants nous montrent que l'on retrouve toujours une répartition des corsaires en trois types, que ce soit à Dunkerque, à Saint-Malo ou à Bayonne⁵ :

Répartition des armements corsaires à Dunkerque de 1744 à 1748 en fonction du tonnage

	0-19	20-49	50-99	100-199	200-399	400-499	Total	Nbre
tx	tx	tx	tx	tx	tx	connu	armt	
1744	5	11	8	2	2	-	28	30
1745	1	5	3	5	2	-	16	?
1746	-	5	1	2	3	-	11	14
1747	5	3	6	1	1	-	16	?
1748	3	9	5	1	-	-	18	18
Total	14	33	23	11	8	-	89	?

5 P. Villiers, « La course à Bayonne sous Louis XV » dans *Passé, présent et avenir du port de Bayonne*, congrès des 16-17 avril 1999, Bayonne, Société des sciences, lettres et arts de Bayonne, 2000, p. 107-130.

**Répartition des armements corsaires à Saint-Malo de 1744 à 1748
en fonction du tonnage**

	0-19	20-49	50-99	100-199	200-399	400-499	Total	Ton-
	tx	tx	tx	tx	tx	tx	connu	nage
1744	-	-	2	6	3	-	11	1 312
1745	-	1	1	10	14	1	27	5 545
1746	1	2	1	10	13	1	28	5 497
1747	-	1	2	6	8	-	15	2 875
1748	1	-	2	2	1	-	6	868
Total	2	4	8	34	39	2	88	16 562

Il en est également de même à Bayonne qui dépasse Saint-Malo pendant la guerre de la Succession d'Autriche comme pendant la guerre suivante en nombre d'armements, principalement par sa flotte de corsaires de type I :

Répartition des armements corsaires à Bayonne de 1744 à 1748 en fonction du tonnage

	0-49	50-99	100-199	200-399	400-499	Total	Nbre
	tx	tx	tx	tx	tx	connu	armt
1744	-	2	8	1	-	11	12
1745	1	2	10	5	1	19	20
1746	5	6	6	7	-	24	25
1747	6	3	5	9	-	23	27
1748	7	3	7	3	-	20	20
Total	19	16	36	25	1	97	103

À Granville, il y eut 22 corsaires pour 28 armements mais 14 navires hors de combat dont 4 naufragés. Le capital y est cependant difficile à mobiliser : Granville réalise le plus grand nombre d'armements corsaires annuels à la quatrième année de guerre, alors que Bayonne et Saint-Malo sont à 20-25 armements annuels dès la deuxième année de guerre.

Répartition des armements corsaires à Granville de 1744 à 1748 en fonction du tonnage

	0-49	50-99	100-199	200-399	400-499	Total	Nbre
	tx	tx	tx	tx	tx	connu	armt
1744	0	1	1	0	0	2	2
1745	0	1	1	3	0	5	5
1746	1	0	0	2	1	4	4
1747	3	3	1	4	1	12	12
1748	1	0	1	4	1	5	5
Total	5	5	4	13	3	28	28

Tous les auteurs parlant de la course ont noté le contraste avec les guerres de Louis XIV en nombre comme en tonnage. Les armements de navires de plus de 400 tonneaux disparurent. Dunkerque n'en eut aucun. Saint-Malo en arma un seul pendant deux ans : les *Deux Couronnes*, de 450 tx, qui fut pris en juin 1747. Bayonne en arma également un de 460 tx. Louis XV refusa de prêter ses navires de guerre à l'exception de quatre frégates à Brest, de quatre au Havre. Deux vaisseaux de 56 canons, l'*Apollon* et l'*Élisabeth*, furent prêtés à des particuliers de 1744 à 1746 mais essentiellement pour des raisons politiques : aider le Prétendant dans sa tentative de débarquement en Écosse.

Paradoxalement, Granville en arma deux de 400 tx, auxquels on peut ajouter le *Vigilant* de 350 tx. Granville commence à être mieux connue grâce à des travaux récents et à la découverte de l'épave de l'un d'entre eux, l'*Aimable Grenot*, dans le port de Saint-Malo.

66

Dès l'entrée en guerre de la France contre l'Angleterre, les corsaires anglais, déjà en course contre les Espagnols, capturèrent en 1744 de nombreux granvillais de retour des bancs de Terre-Neuve. Seulement deux corsaires furent armés, l'un de 90 tx et l'autre de 100 tx., tous deux précédemment employés à la pêche à la morue. En 1745, sur 5 corsaires armés, quatre étaient neufs, dont 3 de 200 tx. Couraye du Parc, qui avait armé en 1744 le *Charles Grenot*, et qui avait fait 4 prises, le réarma en 1745 mais ce dernier fit naufrage après avoir seulement fait une prise. C'est alors que l'armateur fit le choix d'armer un corsaire neuf de 400 tx, le *Grand Grenot*. Avec onze prises, le *Grand Grenot*, fit la meilleure croisière de Granville de 1744 à 1746 mais le navire fit naufrage. Couraye du Parc commanda un nouveau corsaire qu'il nomma l'*Aimable Grenot*. Ce dernier fit 14 prises en 1747 et 7 en 1748. Dans sa demande d'anoblissement en 1777, François Léonor, le fils aîné de Couraye du Parc affirme que les 28 prises faites par les corsaires de son père ont produit plus de 3 millions de livres dont 1 842 034 de bénéfices net.

Ainsi se trouve posée la question récurrente de l'économie de la course : la rentabilité et son corollaire : y a-t-il une relation entre le tonnage et la rentabilité de la course ?

Rappelons d'abord que le prix de construction et l'armement d'un corsaire est exponentiel. Ainsi, la mise hors du *Comte de Maurepas* de 160 tx est de 78 660 l.t., celle du *Cerf* de 130 tx de 96 725 l.t., et celle des *Deux Couronnes* très largement supérieure à 250 000 livres auquel il faut ajouter les frais d'escale, etc. Le *Grand Grenot* a coûté 193 000 l.t., mais son remplaçant n'a coûté que 107 000 l.t. ; cependant le premier s'étant échoué à l'entrée du port de Granville, on peut logiquement penser que canons, gréement, etc. ont été

récupérés pour le second dont il est le *sister-ship*. Ces sommes sont très élevées et impliquent une capacité à mobiliser des capitaux que très peu d'armateurs possèdent en 1744-48. Qu'en est-il pour les guerres suivantes ?

2 – La flotte corsaire de la guerre de Sept Ans

Bien que l'Angleterre ait déclenché les hostilités par la raffe de l'amiral Boscawen qui, en pleine paix, s'empara de la flotte de commerce et de pêche dans l'Atlantique, la guerre sur mer ne fut déclarée qu'en juin 1756. Le roi ne versa aucune indemnité aux armateurs et aux propriétaires des navires capturés. Les lourdes pertes occasionnées par cette raffe expliquent la difficulté à armer en course en 1756, notamment à Saint-Malo. Cependant, la guerre de Sept Ans confirme l'existence d'une flotte corsaire originale pour les trois premiers ports et l'existence des trois types de corsaires.

Répartition des armements corsaires à Dunkerque en fonction du tonnage

	0-19	20-49	50-99	100-199	200-399	400-499	Total	Nbre
	tx	tx	tx	tx	tx	tx	connu	armt
1756	5	7	3	3	1	-	19	22
1757	1	12	7	8	4	-	32	35
1758	-	9	17	7	1	-	34	36
1759	1	2	10	1	2	-	16	19
1760	-	1	2	1	2	-	6	8
1761	-	1	3	2	-	-	6	9
1762	1	2	4	4	-	-	11	16
Total	8	34	46	26	10	-	124	145

Répartition des armements corsaires à Saint-Malo en fonction du tonnage⁶

	0-19	20-49	50-99	100-199	200-399	400-499	Total	Tonnage
	tx	tx	tx	tx	tx	tx	connu	
1756	2	4	2	5	1	-	14	1 312
1757	-	3	7	11	8	1	29	5 460
1758	-	-	2	2	1	-	5	770
1759	-	-	1	1	-	-	2	280
1760	6	4	11	4	-	-	25	1 465
1761	1	3	1	2	2	-	9	1 130
1762	1	1	6	4	1	-	13	1 153
Total	10	15	30	29	13	1	97	11 570

Saint-Malo fut particulièrement victime de la raffe de l'amiral Boscawen, mais la reprise des armements de 1757 fut brisée par le débarquement en juin

6 Archives nationales, Fonds Marine, B⁴94 et B⁴ 95.

1758 des troupes de Marlborough à Saint-Malo qui brûlèrent une centaine de navires malouins, dont une vingtaine de corsaires. Il fallut attendre 1760 pour une relance, principalement avec des corsaires neufs. La conjoncture basque et labourdine fut la plus favorable de la guerre, mais on retrouve toujours la division en trois types. En dépit d'une situation géographique très favorable aux croisières en Atlantique et dans le golfe de Gascogne, les armateurs basco-labourdins investirent fortement dans les corsaires de type un dont 29 de moins de 49 tx ; le deuxième type suit avec 66 armements connus. Avec 7 corsaires de plus de 400 tx, Bayonne et Saint-Jean de Luz furent les capitales des grands corsaires océaniques. L'*Aigle* de Bayonne, de 400 tx, commandé par Martin Lafargue, livra un des plus durs combats contre le corsaire le *Falcon* de Bristol de 200 tx et 160 hommes. La rentabilité la plus forte fut obtenue par le *Labourt*, de Saint-Jean de Luz, capitaine Noguille, qui réalisa 8 armements en quatre ans, faisant au moins 27 prises.

68

Répartition des armements corsaires à Bayonne en fonction du tonnage

	0-49	50-99	100-199	200-399	400-499	Total	Nbre
	tx	tx	tx	tx	tx	connu	armt
1756	4	8	3	1	-	16	17
1757	6	18	11	8	4	47	52
1758	-	6	2	6	2	16	17
1759	2	2	2	4	1	11	13
1760	7	4	5	2	-	18	28
1761	7	7	13	1	-	28	48
1762	3	4	5	3	-	15	45
Total	29	49	41	25	7	151	220

Les Dunkerquois capturèrent la prise la plus riche, la *Tamise*, mais à deux corsaires. Une des plus belles campagnes fut probablement celle de la *Modeste* de Marseille, armée par le marquis de Roux qui ravagea la côte africaine avant de revenir à Marseille par un détour à Saint-Domingue, combinant course, guerre et marchandises⁷.

L'étude des résultats des quelques vaisseaux et frégates prêtés par le roi, notamment la célèbre petite escadre de Thurot, confirme que les corsaires les plus puissants firent le plus de ravages, mais seul le prêt du roi assura la rentabilité de ces croisières. Le fait que les vaisseaux de cette expédition appartiennent au roi, que le commandant soit également officier du roi et qu'une partie des capitaux vienne de la Cour fait que ces armements sont à peine « corsaires » au sens strict et relèvent plus de la stratégie corsaire de l'État.

7 Sur les armements au cinquième pendant la guerre de Sept Ans, cf. P. Villiers, *Marine royale...*, op. cit., t. II, p. 468-474.

Il est indiscutable cependant que la majorité des corsaires furent construits pour cette guerre, procurant ainsi des commandes non négligeables à des chantiers navals au chômage. C'est le cas à Bayonne, à Boulogne et au Havre, mais également à Saint-Malo. C'est probablement vrai pour Nantes, mais Bruno Cailleton n'en parle pas dans sa remarquable étude sur les chantiers navals nantais. Il est vrai que le nombre de corsaire nantais est très réduit⁸.

3 – La flotte corsaire de la guerre d'Indépendance

La grande nouveauté de cette guerre est la quasi disparition des armements corsaires à Bayonne et Saint-Jean-de-Luz, et l'arrivée du Havre. Les ports basco-labourdins trouvent dans le commerce avec l'Espagne des profits bien supérieurs à la course et s'en désintéressent, imitant en cela les grands ports coloniaux atlantiques. Le Havre, déjà présent dans les guerres précédentes, prend la troisième place, tandis que Bordeaux, Nantes et La Rochelle sont quasi absents. Le succès des convois coloniaux est le grand responsable du désintéret des ports de l'Atlantique pour la course, qui se concentre dans la Manche.

Les flottes des corsaires du Havre, de Saint-Malo et de Dunkerque de 1778 à 1782⁹

	Dunkerque	Saint-Malo	Le Havre
0 à 20 tx	20	6	0
20 à 29 tx	39	15	4
50 à 99 tx	47	17	2
100 à 199 tx	40	7	4
200 à 399 tx	15	4	2
400 à 600 tx	3	2	0
+ de 600 tx	0	1	0
Total	164	52	12

La domination de Dunkerque est renforcée par la présence d'armateurs, de capitaines et d'équipages américains. Dunkerque, port franc non soumis au système des classes, est particulièrement favorisé mais, comme pour les guerres précédentes, les armateurs dunkerquois délaissent le corsaire de plus de 400 tx, à l'exception du *Robecq* de 400 tx et 32 canons qui fait seulement 3 prises en trois campagnes alors que le *Franklin* de 300 tx et en fait pour 1 061 000 livres. Le plus imposant s'appelle le *Comte d'Artois*, 60 canons, armé à Lorient en 1780, qui est l'ancien vaisseau du roi de 60 canons le

8 Bruno Cailleton, *La Construction navale civile dans l'amirauté de Nantes au XVIII^e siècle*, Cholet, Éditions Hérault, 1999.

9 Sur ce tableau, ne sont comptabilisés que les armements connus ; le nombre total est supérieur de 20 % environ.

Bordelais, refondu et réarmé à Lorient pour 652 000 livres. Il fait 5 prises vendues 705 000 l.t., mais il est pris et l'armement se solde par 250 000 l.t. de pertes¹⁰. Viennent ensuite l'*Aigle* de 650 tx, qui fait 699 000 livres de prises, et le *Bougainville* 460 tx, pour 704 500 l.t., tous deux de Saint-Malo. Le *Monsieur*, de 40 canons, de Granville, capture 12 navires valant 908 385 l.t. à sa première campagne. Pour encourager ces corsaires, le Roi fournit ou rembourse l'artillerie, mais les investissements restent exorbitants, et la rentabilité va aux corsaires de 200 à 300 tx, voire 100 tx. Comme pendant les guerres précédentes, plus de 30 % des corsaires sont bredouilles¹¹.

Les flottes corsaires de 1792 à 1815

70

Les flottes corsaires de la Révolution et de l'Empire n'ont fait l'objet d'aucune étude globale. Le port le mieux analysé reste Saint-Malo avec la thèse très ancienne de l'abbé Robidou. Dunkerque, Bordeaux, Bayonne ont fait l'objet d'études de qualité variable, mais sans chiffres globaux. Le travail remarquable de Patrick Crowhurst n'est malheureusement accompagné d'aucune statistique comparative¹². Pour permettre des comparaisons avec les tableaux précédents, je me suis livré à un certain nombre de sondages dans les archives des lettres de marque, ce qui m'a permis d'établir les tableaux comparatifs suivants pour la Manche et l'Atlantique :

**Flotte corsaire de Dunkerque, Boulogne Calais, Le Havre et Saint-Malo
du 20 octobre 1795 à juillet 1797**

	Dunkerque	Calais	Boulogne	St-Malo	Le Havre
0 à 19 tonneaux	23	10	5	11	0
20 à 49 tonneaux	13	5	6	9	18
50 à 99 tonneaux	7	4	1	10	6
100 à 199 tonneaux	3	0	1	1	4
200 à 399 tonneaux	1	0	0	2	0
+ de 400 tonneaux	0	0	0	0	0
Total	47	19	18	33	28

¹⁰ Cf. P. Thomas Lacroix, « La guerre de course dans l'arrondissement de Vannes – Lorient », *Mémoires de la Société d'histoire et d'archéologie de Brest*, t. XXVI, 1946, p. 172-176.

¹¹ Cf. P. Villiers : « Mythe et réalité de la guerre de course en France pendant la guerre d'Indépendance 1778-1783 », *Revue de la Société dunkerquoise d'histoire et d'archéologie*, 1985, p. 59-80.

¹² Patrick Crowhurst, *The French War on Trade : Privateering 1793-1815*, Leicester, chez l'auteur, 1985.

Flotte corsaire de Nantes, Bordeaux et Bayonne du 20 octobre 1795 à juillet 1797

	Nantes	Bordeaux	Bayonne
0 à 19 tonneaux	0	0	5
20 à 49 tonneaux	3	6	13
50 à 99 tonneaux	7	7	5
100 à 199 tonneaux	17	8	1
200 à 399 tonneaux	13	5	3
+ de 400 tonneaux	3	0	0
Total	43	26	27

La grande nouveauté est la deuxième place de Nantes en nombre d'armements, mais en réalité la première par les tonnages, les investissements et les résultats. Cette place est à mettre en parallèle avec celle de Bordeaux et le renouveau de Bayonne. Plusieurs explications se conjuguent qu'on ne peut détailler ici : l'effondrement du commerce colonial et du commerce négrier, le sentiment patriotique d'un côté et de l'autre, l'importance des captures possibles en raison du commerce colonial et du cabotage européen anglais. À côté du commerce avec les neutres, la course restait le seul moyen d'une activité maritime. Pour Bordeaux, je renvoie aux analyses toujours d'actualité de Paul Butel¹³. Si les années 1794-1795 ont vu à Nantes le réemploi de navires coloniaux comme corsaires tel la *Musette*¹⁴, à partir de 1796 la majorité des corsaires nantais sont des bâtiments neufs construits spécifiquement pour cette mission.

Les guerres précédentes avaient vu des petits ports armés en course, tel Paimpol ; la course se généralise sous la Révolution avec la présence d'armateurs dans la plupart des ports de Dunkerque et Calais à Saint-Jean-de-Luz, mais également dans les ports arsenaux, Brest, Lorient, Rochefort et Toulon. Là encore, la majorité des corsaires sont des bâtiments de moins de 300 tx, avec un nombre très élevé de corsaires de moins de 100 tx. Une autre originalité, dont nous ne parlerons pas ici, est le rôle spectaculaire de la course à la Guadeloupe et à l'île de France. Notons simplement à la Guadeloupe le rôle important des corsaires de moins de 100 tx, construits sur place pour la plupart. À la Réunion et à l'île de France, faute de chantier naval, les bâtiments viennent de France en guerre et marchandises, et sont réarmés en corsaire sur place, ce qui explique l'importance des corsaires de

13 Pour ce qui est de la course française à Bordeaux et à Bayonne voir l'article de Paul Butel, « L'armement en course à Bordeaux sous la Révolution et l'Empire », *Revue historique de Bordeaux*, 1966, t. XV, p. 17-48.

14 Sur la *Musette*, navire négrier devenu corsaire en 1794, voir P. Villiers, « Le navire la *Musette* de Nantes, 1781-1796 », dans *Actes du colloque international sur la traite des Noirs*, Nantes, Société française d'histoire d'Outre-Mer, 1989, p. 453-479.

200 tx et plus. Les exemples les plus connus sont la *Confiance* et le *Revenant* de Surcouf, mais il y en a bien d'autres.

La course sous l'Empire attend elle aussi ses statistiques globales. En outre, de nombreux auteurs ont totalement passé sous silence le rôle de la Méditerranée. J'en étudierai donc brièvement la flotte corsaire :

Armements en course en France et en Méditerranée d'après les lettres de marque de 1803 à 1813

Mois	1803	1804	1805	1806	1807	1808	1809	1810	1811	1812	1813	1814
Méditerranée	38	10	14	3	1	21	17	31	50	39	31	4*
France : 160	13	90	47	75	205	220	200	173	248	102	9*	

* Le registre semble incomplet au moins pour 1814.

D'après nos recherches dans les registres d'enregistrement des lettres de marque, 1542 furent distribuées de 1803 à 1815, dont 259 pour la Méditerranée, cependant le registre de l'année 1814 semble incomplet. Par ailleurs, certaines lettres de marque ont été prolongées pour un an, voire deux ans, alors que la durée usuelle en était de six mois. Il faut donc construire une base de données pour mieux saisir le nombre exact d'armements corsaires, base de données qui est en cours.

lettre pour la Méditerranée est datée du 29 floréal an XI (19 mai 1803) ; elle porte le numéro 49. Elle est délivrée à l'armateur Joseph Pollan de Marseille pour le corsaire l'*Espérance*, capitaine Joseph Martin, armé de canons de 12 et monté par 60 hommes¹⁵. La dernière lettre de marque en Méditerranée semble avoir été délivrée le 28 mars 1814 à l'*Hercule* de Gênes, armé par J. Sciaccaluga avec le numéro 1793. Selon le registre, la dernière porte le numéro 1794 et est délivrée pour 12 mois à Levesque, négociant à Nantes, pour armer à New York un corsaire nommé l'*Édouard*, tonnage non précisé.

Armements en course en Méditerranée d'après les ports où les armateurs ont enregistré les lettres de marque de 1803 à 1814

Ports	1803	1804	1805	1806	1807	1808	1809	1810	1811	1812	1813	1814	Total
Marseille	18	3	2	2	1	7	10	12	5	12	11	1	84
La Ciotat	-	-	-	-	-	1	-	1	-	-	-	-	2
La Seyne	-	-	-	-	-	-	1	1	1	1	2	-	6
Toulon	3	-	-	-	-	2	3	7	6	1	2	-	24
Cannes	-	-	-	-	-	-	-	-	1	2	1	-	4
Nice	5	3	-	-	-	1	1	-	-	-	-	-	10
Ajaccio	4	1	1	-	-	-	1	6	-	-	-	-	13
Bastia	6	1	2	-	-	4	3	1	-	-	-	-	17
Ile d'Elbe	4	-	8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	12

¹⁵ Archives nationales, Fonds Marine, FF2 224, Registres des lettres de marque et caution des 6^e et 7^e arrondissements, an 9 à 1810.

Gênes	-	-	-	-	1	1	-	3	12	5	6	-	28
Livourne	1	-	-	-	-	2	1	1	9	5	6	-	25
Civita-Vecchia	-	-	-	-	-	-	-	1	-	2	-	3	
Tarente	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-	2
Sète	1	-	-	-	-	1	1	5	1	1	-	-	10
Narbonne	1	-	-	1	-	-	-	-	2	-	-	-	4
Barcelone	-	-	-	-	-	-	-	1	5	4	1	1	12
Carthagène-	1	1	-	-	-	-	-	-	-	-	2	4	
Cadix	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
Total :	43	10	14	3	2	19	21	38	43	33	31	4	261

Au vu de ces armements en course, Marseille s'impose comme le premier port corsaire de l'Empire avec un minimum de 84 armements. La répartition par tonnage des principaux ports corsaires donne le tableau suivant :

Flotte corsaire de Marseille, Toulon, Corse, Livourne, 1813-1814 ¹⁶

	Marseille	Toulon	Nice	Corse	Livourne
	0 à 19 tonneaux	3	8	3	
20 à 49 tonneaux	19	9	2	26	3
50 à 99 tonneaux	30	7	5	0	6
100 à 199 tonneaux	15	11	2	0	6
200 à 399 tonneaux	3	1	0	0	0
+ de 400 tonneaux	0	0	0	0	0
Total	70	36	9	29	15

Le tonnage de 70 bâtiments marseillais a pu être identifié. On ne trouve aucun navire au-delà de 200 tonneaux à l'exception des trois armements du trois-mâts la *Babiote*, 212 tx, armateur Balguerrie, qui part également de Sète et de Toulon. La *Babiote*, armée de 1809 à 1813, fit de belles campagnes sans être jamais prise. Un des plus petits corsaires fut l'*Hirondelle*, balancelle de 16 tx, 35 hommes et un canon de 4, estimée 24000 F. En dépit de son tonnage minuscule, elle fit 10 prises du 15 mai 1812 au 27 juin 1812, la plupart sur un axe Marseille – Corse. Son armateur était Martin de Toulon, et son capitaine Antoine Mounier.

L'essentiel des corsaires de la Méditerranée fait moins de 100 tx, notamment à Toulon, Nice ou Livourne. La goélette *Thémis* est typique des corsaires livournais de type II. Elle fut armée le 24 septembre 1811 par Hyppolite Rougemont qui la confia à François Rougemont, aspirant de marine. Elle

16 Archives nationales, Fonds Marine, FF2 41, FF2 42, FF2 47 FF2 108, FF2 127, FF2 224, FF2 232 FF2 234, etc. Archives du Port de Toulon, 2 Q 29 à 2Q 52. Le fonds Marine, transféré au Service historique de la Marine, est en cours de classement.

jaugeait 181 tx, était armée de 2 canons de 6 et de 12 canons de 12 pour 128 hommes, et sa valeur était estimée à 150 000 F.

L'armateur et le capitaine de la même famille sont français, comme l'exige la législation de l'Empire, mais dans la réalité tous ne le sont pas. La Corse, avec la troisième flotte de Méditerranée, arme les corsaires les plus petits – aucun de plus de 50 tx – preuve d'un manque de capitaux. On pourrait développer cette analyse. La Méditerranée nous offre donc le tableau d'une flotte corsaire non négligeable, au tonnage très faible, à l'exception des bâtiments type la *Babiote*. L'essentiel de la flotte est constitué de corsaires du premier type dont les qualités essentielles sont la légèreté comme le montre le type de ces navires : balancelle, gondole, demi-galère etc., qui semblent tous avoir été construits sur les chantiers locaux.

74

Ainsi, de Louis XV à Napoléon I^{er}, les flottes corsaires françaises ont été pour l'essentiel composées de corsaires des types I et II, soit des corsaires de moins de 300 tx. En nombre, les corsaires de moins de 100 tx furent les plus nombreux, mais en tonnage les corsaires du types II l'emportaient. Beaucoup reste encore à écrire, notamment de nombreux armateurs et de capitaines ne sont identifiés que par un nom. Dans l'état actuel de mes recherches, le tonnage d'environ 20 % des corsaires reste inconnu, mais on dépasse 90 % pour le lieu de construction.

II) LIEUX DE CONSTRUCTIONS ET CHANTIERS NAVALS CORSAIRES

Dans la mesure où j'ai principalement dépouillé les documents officiels de la Marine, je suis évidemment tributaire des renseignements recensés par les autorités. Or, le lieu de construction des corsaires n'est presque jamais mentionné sur les états des prises envoyés au ministre par les commissaires de Marine des ports. Il se trouve quelquefois sur les rôles d'équipage, mais la plupart ont disparu. Il est en revanche systématique sur les déclarations de propriété des navires francisés sous l'Empire. Là encore, il faut qu'ils aient été conservés, ce qui a été le cas pour Boulogne¹⁷. On apprend ainsi qu'en 1807, Louis Sauvage Lassale, de Boulogne, co-proprétaire du lougre corsaire le *Sauvage*, en est le constructeur. Les 42 corsaires francisés à Boulogne de 1804 à 1815 furent pour la plupart construits à Boulogne dont les chantiers navals s'étaient développés avec les commandes de navires destinés à l'invasion de

17 Cf. Christian Borde, « Armements et armateurs à Boulogne sur mer sous l'Empire », dans *Napoléon, Boulogne et l'Empire, Les Cahiers du Littoral* 2, n° 1, Boulogne-sur-mer, ULCO, 2001, p. 255-268.

l'Angleterre. Beaucoup furent construits après Austerlitz, avec 595 tx corsaires en 1808 et 901 en 1809.

Les lieux de construction et le nom du constructeur se trouvent dans la correspondance des armateurs, et quelquefois dans celle des commissaires des classes comme ceux de Saint-Malo. Ainsi, en 1744, dans sa correspondance avec Maurepas, Guillot expose parfaitement les choix auxquels furent confrontés les armateurs malouins :

Le port de Saint-Malo est dénué de vaisseaux propres à faire la course, et de munitions de guerre, ce qui met les négociants dans l'impossibilité de rien entreprendre dans ce commencement de guerre...

Quelques-uns avaient pensé qu'ils pourraient tirer parti de leurs navires en les allégeant le plus possible, mais ils n'ont trouvé aucun associé qui veuille risquer sur de pareils navires qui sont construits pour le port de charge et non pour la marche...

D'autres avaient projeté de faire construire de petits navires sur lesquels ils comptaient placer leurs canons de 4 ou 3 livres mais l'expérience que l'on a faite que ces sortes de navires n'ont point réussi dans les précédentes guerres et qu'ils en avaient été pris les trois-quarts, a encore fait tomber ce projet, personne ne voulant s'y intéresser...

Comme ils ne veulent point rester oisifs, quelques-uns des plus aisés ont pris le parti de faire construire des vaisseaux de 36 et 40 canons en état de résister aux corsaires ennemis, et même à un vaisseau du roi¹⁸.

Ce document est malheureusement rarissime alors qu'il nous explique pourquoi les Malouins durent se résoudre à construire des navires neufs. Le nombre élevé de corsaires de moins de 100 tx – 55 sur 97 – montre la difficulté de trouver à Saint-Malo des capitaux pour investir dans la course. Il faudrait systématiquement dépouiller la correspondance pour chaque port pour rechercher de telles analyses, mais les sondages que j'ai réalisés semblent confirmer l'analyse du commissaire malouin. L'étude de Saint-Malo montre qu'un seul grand corsaire a été construit : les *Deux Couronnes*, de 1744 à 1748. Selon ce commissaire, il fut construit sur les chantiers malouins qui n'avaient donc pas perdu leur savoir dans les grandes frégates acquies sous Louis XIV. Les petits et moyens corsaires de Saint-Malo furent alors construits sur place, pour la plupart par les chantiers de l'anse Solidor.

À Granville, le dépouillement des archives de Léonor Couraye du Parc par Anne Cahierre a révélé que l'armateur de ces deux corsaires du 3^e type était également le propriétaire du chantier naval granvillais sur lequel ils furent

18 Archives nationales, Fonds Marine, B³ 422, 27 avril 1744.

construits. Les recherches en cours de Michel Aumont nous en apprendront plus sur cette intégration.

76

À Nantes, le commissaire Du Teillay envoya à Maurepas la description de la frégate corsaire qui portait son nom : la *Du Teillay* de 150 tx, armée par Walsh en juillet 1744. Nous apprenons ainsi qu'elle fait 175 tx pour 60 pieds de quille et qu'elle fut construite spécialement pour la course par le constructeur nantais Jean Bourgeois¹⁹. Bruno Cailleton a montré les relations entre les constructeurs des deux frégates royales de la guerre d'Indépendance et les armateurs au commerce colonial. Il a brillamment montré la localisation des chantiers navals, sur les rives de la Loire, le fonctionnement des chantiers, et établi de précieuses listes de constructeurs pour les années 1730-1790, mais le faible nombre de corsaires nantais sous Louis XV et Louis XVI ne permet aucune démonstration sur les réseaux possibles et probables entre constructeurs et armateurs de Nantes. Il en va tout autrement pour la Révolution et l'Empire où, compte-tenu du nombre de constructeurs et d'armateurs corsaires, on devrait déterminer des réseaux, mais les recherches sont encore à mener.

À Dunkerque, en croisant les recherches de Christian Pfister avec les miennes, on arrive ainsi à croiser la production des chantiers dunkerquois avec celle de la course. Les chiffres de Christian Pfister sont éloquents : 1744-1748 : trois corsaires construits à Dunkerque, 1755-1762 : 28 corsaires dont 8 en 1756, 1778-1782 : 7 corsaires. Ses recherches sur les dynasties d'armateurs et de charpentiers dunkerquois ont bien mis en évidence les relations étroites entre les armateurs corsaires, tels Carpeau et Caillez, avec les constructeurs Tugghe et Denys. Carpeau fait ainsi construire en 1779, par Denys, deux frégates armées de canons de 4, puis deux autres armées de canons de 6, sur un terrain « près des Récollets »²⁰. Les Denys sont des constructeurs renommés, qui remportent le concours pour construire des lougres et des *cutters* pour la marine royale de 1776 à 1783.

Dès lors, comment expliquer le faible nombre de corsaires construits dans la cité de Jean Bart ? Le manque de bois est l'explication principale. En temps de paix, les constructeurs dunkerquois ont trouvé aisément le bois pour les navires de pêche soit en achetant du bois en provenance des forêts du Boulonnais ou de l'Audomarois, soit en important des bois du Nord. En temps de guerre, le recours à l'importation est impossible, et les chantiers boulonnais construisent alors les corsaires de Dunkerque. D'autres viennent

19 Archives nationales, Fonds Marine, B³ 423, 15 juin 1744.

20 C. Pfister, *Constructeurs, charpentiers et navires à Dunkerque du XVII^e au XX^e siècle*, Dunkerque, SDHA, 2005, p. 22-26.

du Havre. Il en résulte des participations des constructeurs boulonnais et havrais dans la course dunkerquoise, mais ces réseaux sont encore à établir tant pour mettre sur pied des listes de négociants, de marchands de bois, de constructeurs que pour celles des actionnaires des corsaires. Certains de mes étudiants en master ou en doctorat ont commencé à établir de telles listes. Le doctorat de M. Yann Gobert a commencé à montrer pour Boulogne l'existence de tels réseaux liant constructeurs, hôtes bourgeois et armements corsaires, mais ce travail doit être prolongé. À Lorient, les archives permettent de savoir que de 1778 à 1783, certains corsaires comme les *Comte d'Artois* n° 1 et n° 2 ou le *Granville* ont été construits ou réarmés localement.

À Saint-Malo, la guerre d'Indépendance voit un armateur bien établi dans le cabotage et la pêche à Terre-Neuve, Benjamin Dubois, faire ses débuts dans la construction navale, mais également se lancer dans la course. Il s'établit à Saint-Servan, dans l'anse Solidor, et construit ses propres corsaires, mais également pour l'État. Enrichi par la guerre, il acheta la terre de Montmarin sur laquelle se trouvait une malouinière, mais il construisit surtout un chantier naval très performant qu'il dota d'une digue avec une porte pour en faire un bassin à flot. La Révolution le ruina.

Ces quelques exemples montrent qu'à l'exception de Dunkerque, l'étude des chantiers navals et de leurs relations avec la course reste à faire. Là encore, il faudrait faire des dépouillements systématiques et mettre en commun sur une base de données ces renseignements. À partir de Louis XVI, les armateurs corsaires doivent remettre des comptes imprimés aux actionnaires et aux membres de l'équipage. Dans le compte de mise hors, le type du navire, son tonnage, son âge, son lieu de construction et – quand il est neuf – le lieu et le constructeur sont presque toujours notés avec précision. On retrouve ces comptes chez les notaires mais, à partir de la Révolution, le préfet maritime était le représentant des marins auprès du tribunal de commerce. On trouve donc de nombreuses liquidations tant dans les archives des tribunaux de commerce que dans les archives des préfectures maritimes. La plupart de ces liquidations n'ont jamais été étudiées et encore moins mises en base de données.

LA DIFFICILE QUESTION DU PLAN DES CORSAIRES ET DU NOM DE LEURS CONSTRUCTEURS

La question des plans et du nom des constructeurs des corsaires est encore plus lacunaire. Cette question a rarement préoccupé les historiens à quelques exceptions près. On se trouve confronté aux mêmes problèmes que dans le cas précédent : l'absence de sources, et principalement de sources officielles. Pour

le corsaire de type I, celui de moins de 100 tx, les plans n'ont probablement jamais existé car les constructeurs des chantiers navals marchands travaillaient à partir de gabarits ou de demi-coques, propriétés des constructeurs, que l'on se transmettait de père en fils. Sur les petits chantiers navals, le maître et constructeur et le propriétaire étaient une seule et même personne. Pour les chantiers d'une taille supérieure, il faut déterminer la compétence technique des uns et des autres. Le travail déjà cité de Bruno Cailleton pour Nantes est à cet égard exemplaire.

78

J'ai trouvé quelques indications sur les auteurs des plans de corsaires pour la période 1744-1748. Dans ma thèse et dans l'article déjà cité, j'ai noté l'intervention indiscutable des ingénieurs du roi dès que le corsaire atteint 150 tx à 200 tx : à Bayonne et Bordeaux, intervention des ingénieurs de Rochefort, à Saint-Malo de ceux du Havre²¹. Pendant la guerre de Sept Ans, Bruno Cailleton signale des interventions de l'ingénieur Lamothe. Pendant la guerre d'Indépendance, il semble que Sané ait surveillé la construction de l'*Aigle*, et probablement du *Bougainville*. Il serait étonnant qu'il ne soit pas intervenu plus ou moins dans les plans.

Les constructeurs pouvaient être mobilisés dans les arsenaux du roi et ainsi être au contact des techniques militaires. Les ingénieurs du roi étaient appelés pour désigner les experts constructeurs des ports, comme Bruno Cailleton l'a établi pour Nantes mais, surtout, les commandes royales impliquaient une surveillance très forte de la compétence des maîtres constructeurs civils. À cet égard, l'étude du chantier Denys à Dunkerque par Christian Pfister est exemplaire. Tant pour l'établissement du plan des lougres et des *cutters* que pour le plan de voilure et l'accastillage, Denys échange une correspondance très précise et très technique avec le ministre qui lui vaut d'abord d'être nommé sous-ingénieur constructeur du roi sans le salaire, puis avec le salaire²². Denys construit un certain nombre de corsaires dunkerquois, mais a-t-il participé aux plans de ceux construits pour les Dunkerquois à Boulogne et au Havre ?

Sous la Révolution et l'Empire, le savoir de certains constructeurs civils fut de très haut niveau. À Bordeaux, Guibert est particulièrement connu pour ses plans de corsaires, dont certains ont été conservés. Le plus remarquable des plans de corsaires est celui de l'*Invention* établi par le citoyen Thibault, son capitaine, et construit par Guibert. Ce corsaire portait quatre mâts et avait un système d'avirons coordonné pour, par temps calme, s'emparer des navires marchands immobilisés par le manque de vent. Il fut capturé en 1801

21 P. Villiers, *Marine royale...*, *op. cit.*, t. II, p. 338-341 et note 2.

22 Cf. C. Pfister, *Constructeurs, charpentiers et navires...*, *op. cit.*, notamment p. 95-112.

après 10 jours de croisière seulement, à la suite d'une course poursuite de dix heures par deux frégates anglaises, par une mer démontée. Ayant perdu ses mâts de hune, il fut rattrapé et se rendit aux Anglais. Vendu comme navire marchand, il eut la réputation d'être très marin²³.

En ce qui concerne les petits corsaires, le constructeur boulonnais Sauvage a laissé des plans très intéressants²⁴. Jean Le Bot, dans l'introduction de cet ouvrage, montre bien que derrière l'apparente naïveté de certains plans, il y a cependant un authentique savoir et des tours de mains techniques qui aujourd'hui encore nous échappent.

Ainsi, l'étude des chantiers navals et celle des maîtres constructeurs marchands restent encore pour l'essentiel à faire. Les quelques exemples que j'ai donnés montrent une fois de plus que le tonnage moyen n'a aucun sens. Il y a sans aucun doute possible des flottes corsaires dont la typologie et l'importance varient au cours des conflits. Arme du faible au fort, la course n'a jamais permis de gagner une guerre mais, par ses résultats, elle a souvent obligé le plus puissant à organiser des escortes complexes et coûteuses, à bâtir des navires d'escortes, tels les corvettes et les frégates, spécialement adaptés à la lutte anti-corsaire. Armateurs et capitaines corsaires se sont retrouvés pour demander aux constructeurs un navire le plus rapide possible. C'est avec le navire corsaire que le progrès technique a été le plus appliqué dans la marine marchande tant dans l'évolution des formes que par l'emploi de techniques nouvelles comme le doublage en cuivre. Nous savons aujourd'hui à quel point les navires de guerre français avaient atteint un niveau d'excellence à la fin du XVIII^e siècle. Les progrès et les recherches militaires ont certainement été repris dans les chantiers civils mais par quelles voies ? Dans ses grandes lignes, cette histoire commence à se mettre en place mais elle est encore largement à écrire. Elle reposera sur la mise en commun de bases de données, et sur le travail en équipe entre historiens maritimes et historiens des techniques.

23 C. et J. Briot, *Les Clippers français*, Douarnenez, Éditions du Chasse Marée, 2000, p. 20.

24 Louis Sauvage, *Traité d'architecture navale*, Grenoble, Éditions des 4 Seigneurs, 1981.

