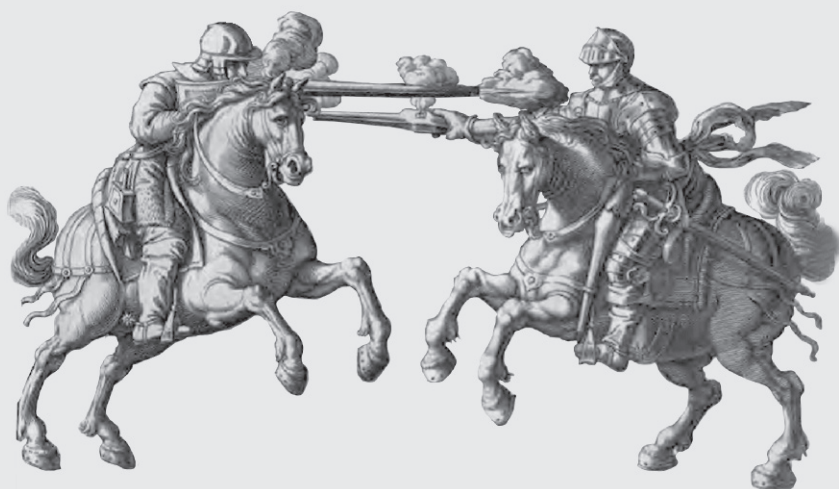


NUOVA **ANTOLOGIA** 
MILITARE
RIVISTA INTERDISCIPLINARE DELLA SOCIETÀ ITALIANA DI STORIA MILITARE

N. 1
2020

Fascicolo 3. Giugno 2020
Storia militare moderna



Società Italiana di Storia Militare

Direttore scientifico Virgilio Ilari
Vicedirettore scientifico Giovanni Brizzi
Direttore responsabile Gregory Claude Alegi
Redazione Viviana Castelli

Consiglio Scientifico. Presidente: Massimo De Leonardis.

Membri stranieri: Christopher Bassford, Floribert Baudet, Stathis Birthacas, Jeremy Martin Black, Loretana de Libero, Magdalena de Pazzis Pi Corrales, Gregory Hanlon, John Hattendorf, Yann Le Bohec, Aleksei Nikolaevič Lobin, Prof. Armando Marques Guedes, Prof. Dennis Showalter (†). *Membri italiani:* Livio Antonielli, Antonello Folco Biagini, Aldino Bondesan, Franco Cardini, Piero Cimbolli Spagnesi, Piero del Negro, Giuseppe De Vergottini, Carlo Galli, Roberta Ivaldi, Nicola Labanca, Luigi Loreto, Gian Enrico Rusconi, Carla Sodini, Donato Tamblé,

Comitato consultivo sulle scienze militari e gli studi di strategia, intelligence e geopolitica: Lucio Caracciolo, Flavio Carbone, Basilio Di Martino, Antulio Joseph Echevarria II, Carlo Jean, Gianfranco Linzi, Edward N. Luttwak, Matteo Paesano, Ferdinando Sanfelice di Monteforte.

Consulenti di aree scientifiche interdisciplinari: Donato Tamblé (Archival Sciences), Piero Cimbolli Spagnesi (Architecture and Engineering), Immacolata Eramo (Philology of Military Treatises), Simonetta Conti (Historical Geo-Cartography), Lucio Caracciolo (Geopolitics), Jeremy Martin Black (Global Military History), Elisabetta Fiocchi Malaspina (History of International Law of War), Gianfranco Linzi (Intelligence), Elena Franchi (Memory Studies and Anthropology of Conflicts), Virgilio Ilari (Military Bibliography), Luigi Loreto (Military Historiography), Basilio Di Martino (Military Technology and Air Studies), John Brewster Hattendorf (Naval History and Maritime Studies), Elina Gugliuzzo (Public History), Vincenzo Lavenia (War and Religion), Angela Teja (War and Sport), Stefano Pisu (War Cinema), Giuseppe Della Torre (War Economics).

Nuova Antologia Militare

Rivista interdisciplinare della Società Italiana di Storia Militare
Periodico telematico open-access annuale (www.nam-sism.org)
Registrazione del Tribunale Ordinario di Roma n. 06 del 30 Gennaio 2020



Direzione, Via Bosco degli Arvali 24, 00148 Roma
Contatti: direzione@nam-sigm.org ; virgilio.ilari@gmail.com

© 2020 Società Italiana di Storia Militare
(www.societaitalianastoriamilitare@org)

Grafica: Nadir Media Srl - Via Giuseppe Veronese, 22 - 00146 Roma
info@nadirmedia.it

Gruppo Editoriale Tab Srl - Lungotevere degli Anguillara, 11 - 00153 Roma
www.tabedizioni.it

ISSN: 2704-9795

ISBN Fascicolo 3: 978-88-31352-61-1

NUOVA **ANTOLOGIA** 
MILITARE
RIVISTA INTERDISCIPLINARE DELLA SOCIETÀ ITALIANA DI STORIA MILITARE

N. 1
2020

Fascicolo 3

Storia Militare Moderna



Società Italiana di Storia Militare



Borgognotta “a coda d’aragosta” (“zischägge”, “cappellina”, “capeline”) per corazzieri, raitri e archibugieri a cavallo, di derivazione ottomana (szyszak, çiçak). Esemplare olandese, ca. 1630/50, donato nel 1964 dal Dr. Douglas G. Carroll, Jr. al Walters Art Museum di Mount Vernon-Belvedere, Baltimore (MD), kindly licensed under the Creative Commons Attribution-Share Alike 3.0 Unported license (wikipedia).

La course française en Méditerranée (1630–1713)

par ROBERTO BARAZZUTTI

ABSTRACT: The French privateering war in the Mediterranean has not been the subject of much work, compared to those on the Atlantic coast and the English Channel. Despite this, armaments took place in the 1630s and especially during the periods 1640-1650, 1688-1713. Mixed armaments were a significant player in this privateering war. The result of this activity is difficult to quantify over a long period. The numerous Dutch and English losses led to military or diplomatic actions on the part of their governments. Ships have been returned, notably Genoese, showing a diplomatic use of the lifting. The enemy privateers (Zealand, Majorcan) as well as the opposing military fleets were also very active, leading to review the state of European privateering in the Mediterranean.

KEYWORDS: FRENCH PRIVATEERING, FRENCH PRIVATEER, MARSEILLE, TOULON, CAS-SARD,

Au cours du XVII^e siècle, la Méditerranée exerce encore un rôle dans les échanges maritimes en connexion avec l'océan Atlantique, espace vers lequel s'effectue une bascule économique, commerciale et militaire. Cette *mare nostrum* n'échappe pas aux conflits. Elle verra s'affronter les puissances européennes entre elles (batailles de Vado en 1638, de Livourne en 1653, bombardements de Gênes en 1684, de Barcelone et d'Alicante en 1691 et 1697, sièges de Rosas, Palamos, Toulon en 1693 et 1694...), où contre l'Empire Ottoman et les Barbaresques (guerre de Candie 1644-1669, bombardement d'Alger en 1683...).

Berceau de la piraterie¹, la Méditerranée voit apparaître au milieu du

1 Si on exclut le cas des « Peuples de la Mer », sur lesquels les auteurs divergent sur l'origine et la considération comme des pirates, les plus anciennes références de piraterie datent de l'époque archaïque grecque. Amir GILAN, « Pirates in the Mediterranean – A View from the Bronze Age » in Nikolas JASPERT et Sebastian KOLDITZ (Hgb), *Seeraub im Mittelmeerraum. Piraterie, Korsarentum und maritime Gewalt von der Antike bis zur Neuzeit*, Paderborn,

Moyen-Âge, les prémices de la guerre de course avec les premières lettres de représailles et règlements législatifs². Cette activité va perdurer jusqu'au début du XIXe siècle.

Depuis le colloque international de San Francisco en 1975, plusieurs études ont porté sur la guerre de course dont celles méditerranéennes. Pourquoi les guerres de course ? Il existe d'une part ce que l'on appelle le *corso*, la lutte entre Chrétiens et Musulmans qui a attiré majorité de travaux historiques³,

Ferdinand Schöningh, 2013, p. 49-66. Vincent GABRIELSEN, « Warfare, Statehood and Piracy in the Greek World » in Jaspert, Nikolas, et Kolditz, Sebastian, *Seeraub im Mittelmeerraum. Piraterie, Korsarentum und maritime Gewalt von der Antike bis zur Neuzeit*, Paderborn, Ferdinand Schöningh, 2013, p. 133-54. Adolfo MONEDERO y J. DOMÍNGUEZ, « Piratería en Magna Grecia y Sicilia: mecanismos de prevención y contención », in Alfonso ÁLVAREZ-OSSORIO RIVAS, Eduardo FERRER ALBELDA, Enrique GARCIA VARGAS (coords.), *Piratería y seguridad marítima en el Mediterráneo Antiguo*, Spal Monografías, N° XVII, Universidad de Sevilla, 2013, p. 67-86.

- 2 Le premier acte qui établit le pourcentage que le corsaire doit remettre à son souverain date de 1129 en Catalogne. Les lettres de représailles et de marques, ainsi que les premières lois sur la guerre de course, s'y développent aux XIII^e - XIV^e siècles. Luca LO BASSO, *In traccia de' legni nemici. Corsari europei nel Mediterraneo del Settecento*, Ventimiglia, Philobiblian edizioni, 2002, p. 107-108. Pour une synthèse, Pierre PRÉTOU, « L'essor de la piraterie en Europe du XIIIe au XVIe siècle », dans *Histoire des pirates et des corsaires. De l'Antiquité à nos jours*, sous la direction de Gilbert BUTI et de Philippe HRODEJ, Paris, CNRS, 2016, p. 93-115 et Michel MOLLAT DU JOURDIN, « De la piraterie sauvage à la course réglementée », dans *Vues sur la piraterie. Des origines à nos jours*, sous la direction de Gérard JAEGER, Paris, Tallandier, 1992, p. 70-94.
- 3 Voici une sélection d'ouvrages sur la course. Brogini, Anne, *Malte, frontière de chrétienté (1530-1670)*, Rome, BEFAR, 325, 2006 ; Michel FONTENAY, *La Méditerranée entre la Croix et le Croissant*, Paris, Classique Garnier, 2010; Franco ANGIOLINI, *I Cavalieri e il Principe*, Firenze, Edifir, 1996; Salvatore BONO, *Corsari nel Mediterraneo. Cristiani e musulmani fra guerra, schiavitù e commercio*, Milano, Arnold Mondadori, 1993; Leïla MAZIANE, *Salé et ses corsaires (1666-1727) Un port de course marocain au XVIIe siècle*, Caen, Presses Universitaires de Caen, 2007; Lemnouar MEROUCHE, *La Course, mythes et réalités. Recherches sur l'Algérie à l'époque Ottomane*, Paris, Bouchène, 2007. Le sujet des captifs et de leurs rachats a fait l'objet d'un renouveau historiographique. Voir Gillian WEISS, *Captifs et corsaires. L'identité française et l'esclavage en Méditerranée*, Toulouse, Anacharsis, 2014; *Corsari e riscatto dei captivi: garanzia notarile tra le due sponde del Mediterraneo* ; atti del Convegno di Studi Storici, Marsala, 4 ottobre 2008, Piergiovanni VITO, Milano, Giuffrè Editore, 2010. Wolfgang KAISER (dir.), *Le commerce des captifs. Les intermédiaires dans l'échange et le rachat des captifs en Méditerranée, XVe- XVIIe siècle*, Rome, Ecole Française de Rome, 2008. Salvatore BONO, *Schiavi. Una storia mediterranea (XVI-XIX secolo)*, Il Mulino, Bologna, 2016. Guillaume CALAFAT et Wolfgang KAISER, « Le laboratoire méditerranéen. Course et piraterie aux XVIe et XVIIe siècles » dans *Histoire des pirates et des corsaires de l'Antiquité à nos jours*, sous la direction de Gilbert BUTI et

sans oublier d'être l'objet de romans⁴. Les ouvrages sur la Méditerranée restent centrés sur ce phénomène tout en évoquant un peu l'autre guerre de course, celles entre les puissances européennes⁵. Des travaux spécifiques existent de la part d'historiens espagnols ou italiens⁶. Côté français, il manque l'équivalent des ouvrages sur les ports corsaires majeurs de la façade Atlantique et Manche comme Dunkerque ou Saint-Malo⁷, mineurs comme Granville où les ports basques⁸, voire de synthèse⁹. Charles Carrière et John Selwyn Bromley ont apporté quelques informations sur l'armement corsaire

de Philippe HRODEJ, 2016, p. 225-247.

- 4 Geneviève GOUBIER-ROBERT, «La Croix et le Croissant : les corsaires barbaresques dans la fiction romanesque au XVIII^e siècle », dans *Les Tyrans de la mer. Pirates, corsaires et flibustiers* ; sous la direction de Sylvie REQUEMORA et Sophie LINON-CHIPON; Paris, Presses de l'université de Paris-Sorbonne, 2002, p. 357-368. Comme roman, Arturo PÉREZ-REVERTE, *Corsarios de Levante*, Alfaguara, 2006 ou Olivier d'Orbecastel, *Chebec*, Editions Erick Bonnier, 2018.
- 5 Dimitri DIMITROPOULOS, Gelina HARLAFTIS et David J. STARKEY, *Corsairs and Pirates in the Eastern Mediterranean, Fifteenth-Nineteenth Centuries* ; Athens, AD Aventure, 2016. Nikolas JASPERT et Sebastian KOLDITZ, *Seeraub im Mittelmeerraum. Piraterie, Korsarentum und maritime Gewalt von der Antike bis zur Neuzeit*, Paderborn, Ferdinand Schöningh (éditeur), 2013. *Corsaires et forbans en Méditerranée (XIV^e-XXI^e siècle)*, Textes réunis par Gilbert BUTI, Société Française d'Histoire Maritime, Riveneuve éditions, Paris, 2009. Salvatore BONO, *Guerre corsaire nel Mediterraneo. Una storia di incursioni, arrembaggi, razzie*; Bologna, Il Mulino, 2019.
- 6 Gonçal LOPEZ NADAL, *El corsarismo mallorquí a la mediterrània occidental 1652-1698 : un comerç forçat*, 1986, Barcelone ; Luca LO BASSO, *op.cit.* ; et *Capitani, corsari e armatori. I mestieri e le culture del mare dalla tratta degli Schiavi a Garibaldi*, Città del Silenzio, Novi Ligure, 2011. A ces deux auteurs, il faut ajouter l'immense production de Salvatore BONO, ainsi que les travaux actuels d'Emiliano BERI, et Tamara DECIA, *Contra infieles y enemigo de Su Majestad. I finalini e la guerra di corsa durante la dominazione spagnola*, Studi Storici marittimi, New Digital Press, Palermo, 2018.
- 7 André LESPAGNOL, *Ces Messieurs de Saint-Malo*, Presses Universitaires de Rennes, Rennes, 1997; Patrick VILLIERS, *Les corsaires du Littoral, Dunkerque, Calais, Boulogne de Philippe II à Louis XIV (1568-1713)*, Presses Universitaires du Septentrion, Villeneuve d'Ascq, 2000.
- 8 Michel AUMONT, *Les Corsaires de Granville. Une culture du risque maritime (1688-1815)*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2013. Caroline DARRICAU-LUGAT, «La guerre de course Basque et Bayonnaise au XVII^e siècle (1663-1698) d'après les registres de l'amirauté de Bayonne», *Revue historique*, n°588, 1994, p. 393-442. Caroline LUGAT, *Les corsaires du Pays-Basque*, Donostia et Baiona, éditions Elkar, 2011.
- 9 Jacques PÉRET, *Les Corsaires de l'Atlantique de Louis XIV à Napoléon*, La Crèche, Gestes Edition, 2012. Il existe en français un livre de vulgarisation de René COULET DU GARD, *La Course et la piraterie en Méditerranée*, Editions France-Empire, 1980.

marseillais¹⁰. Quelques érudits se sont attachés dans des revues locales à évoquer quelques figures¹¹. Plus spécifique, les récents travaux de Philippe Hrodej¹², ainsi que l'étude du port de Saint-Tropez par Gilbert Buti sont venus apporter un éclairage sur cette activité, mais il n'en demeure pas moins un travail sur cette activité à Toulon et Marseille à l'époque moderne, notamment sur ce XVII^e siècle, et même plus généralement une histoire de la course française méditerranéenne.

«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 Malouins'¹³».

Essayons d'esquisser néanmoins, un aperçu de cette course française à partir des informations provenant d'ouvrages et de quelques fonds d'archives, sur la période qui va de la décennie 1630 à la fin de la guerre de Succession d'Espagne, insistant plus particulièrement sur la période 1648-1654¹⁴.

Le royaume de France dispose de deux ports principaux sur sa façade méditerranéenne : Toulon et Marseille, qui accueillent les flottes royales, mais qui seront aussi les principaux ports d'armements en course de cet espace. On ne dispose que de quelques statistiques de cette activité que pour Marseille. Au cours de la guerre de la Ligue d'Augsbourg, on comptabilise dans le port phocéén plus de 220 armements (20 armements en 1689, 33 en

10 John Selwyn BROMLEY, «Projets et contrats d'armement en course marseillais (1705-1712) », *Revue historique économique et sociale*, 1972, n°1, p. 74-109; republié dans l'ouvrage *Corsairs and Navies 1660-1760*, London, The Hambledon Press, 1987.

11 Un article sur le corsaire agdois Claude Terrisse «Un Agathois au grand coeur: Claude Terrisse (1598- 1673) Corsaire du Roy» par F. MOURARET, archiviste de la ville d'Agde (1978) cité dans la revue *Vias terre d'Oc* publié par l'association Patrimoine de Vias terre D'oc (PAVID) n°6. Quand à Antoine DAIRE 1658-1738 capitaine de vaisseau, une petite biographie dans la revue *Le Bulletin des Amis du Vieux Cordes* n°1 2008.

12 Philippe HRODEJ, *Jacques Cassard. Armateur et corsaire du Roi Soleil*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2002. *Ibid*, «Mutation des courses marseillaise et toulonnaise en 1709 et 1710 au travers de l'exemple de Jacques Cassard», dans *Corsaires et forbans en Méditerranée (XIV^e-XXI^e siècle)*, op.cit.; p. 125-152. L'auteur poursuit ses travaux sur ce point et nous a fait part de ses commentaires. Qu'il soit remercié ici.

13 Citation Notice Marseille p. 505-511 *Dictionnaire des corsaires et des pirates*, sous la direction de Gilbert BUTI et de Philippe HRODEJ, Paris, CNRS, 2013.

14 Roberto BARAZZUTTI, «Guerre de course et corsaire français dans le second tiers du XVIII^e siècle», *Revue d'Histoire Maritime*, n°13, 2011, p. 251-286.

1690, 39 en 1691, 39 en 1692, 22 en 1693, 30 en 1694, 18 en 1695, 28 en 1696 et 30 en 1697)¹⁵, et 35 entre 1705-1712. C'est de ce port que les chevaliers de Valbelle, Savonnières de la Bretesche¹⁶, Costentin de Tourville, d'Hocquincourt, Cruvelier et d'autres arment entre 1660 et 1664 plusieurs navires pour partir en course contre les Barbaresques principalement. Toulon n'est pas en reste¹⁷. En 1650, c'est de ce havre que partent le chevalier Mathieu Molé et le sieur de Villeneuve¹⁸. Le chevalier Foresta obtient le 22 octobre 1658 la permission d'y armer le *Saint-Joseph*¹⁹. Les déprédations commises par des corsaires de ce port servent de justification à un navire hollandais pour attaquer à Livourne le 10 novembre 1653, le *Postillon* capitaine Nicolas Grimaud, destiné à conduire des marchandises à Smyrne et sur lequel se trouve Laurent Arvieux²⁰. D'autres ports secondaires arment quelques navires en course, parfois en lien avec les deux autres ports précédents, comme La Ciotat²¹, Saint-Tropez ou la Seyne sur Mer ou il y a 2 arme-

15 Ces chiffres diffèrent de ceux de J S BROMLEY, «The importance of Dunkirk reconsidered 1688-1713», dans l'ouvrage *Corsairs and Navies 1660-1760*, London, The Hambledon Press, 1987, p. 87

16 Récit inédit fait par Jean Bourgneuf un parisien qui se trouve à la Bibliothèque Nationale de France (B.N.F par la suite), fonds Manuscrit français n°14282 manuscrit sur lequel nous travaillons.

17 Dans sa notice sur Toulon publié dans le *Dictionnaire des Corsaires et des Pirates* p. 815-819, Gilbert BUTI déclare «Néanmoins, force est de reconnaître que la connaissance de l'activité corsaire toulonnaise durant cette longue période reste à écrire et que nous ignorons toujours sa réelle portée économique, qu'il serait simpliste de réduire à une comptabilité consistant à comparer les débours et les recettes ; ce serait également un leurre de proposer un tableau solide sans prendre la mesure des effets induits et en omettant les ventes faites hors du port d'attache ».

18 Archives Nationales (A.N par la suite), Fonds Ancien Régime, Série E Arrêts du conseil du Roi, vol° 1694 f° 137-139, 141-144 arrêts du 30 juin 1650.

19 A.N, Fonds Marine, série C/7 carton 108 dossier Foresta.

20 *Mémoires du chevalier d'Arvieux envoyé extraordinaire du roi à la Porte, consul d'Alep, d'Alger, de Tripoli et autres Echelles du Levant* publié par le père Jean-Baptiste Labat, 1735, Paris, 6 volumes in 12°. Tome 1. Le vaisseau hollandais le *St-Pierre* se prépare à les enlever par la permission «qu'ils avaient des Etats-Généraux de prendre les bâtiments français qui auraient un équipage audessus de 40 hommes, à cause que les corsaires de Toulon avaient pris quelques bâtiments de leurs nations contre la bonne foi de la paix».

21 En 1673 armement du navire la *Sainte-Thérèse* de 100 tonneaux et 8 canons, qui sera l'année suivante utilisée par la marine royale. Alain DEMERLIAC, *Nomenclature des navires corsaires et flibustiers de 1661 à 1715*, Nice, Editions Oméga, 1995, p. 320. Voir aussi la Notice sur cette ville par Magali BÉRENGER, dans le *Dictionnaire des Corsaires et des*

ments en 1678, 8 entre 1688 et 1697 et 1 commission est donnée en 1707 à un capitaine de ce port pour armer une navire à Marseille de 18 canons et 2 pierriers²². Tous ces chiffres concernant des armements en course avec une commission de course. Il ne faut pas oublier aussi les armements en guerre et marchandise même si ceux-ci sont rares. Selon Gilbert Buti, on en compte 11 sous Colbert et 3 à l'époque de Tourville. De 1684 à 1686 le vaisseau la *St-Anne* de Cassis est au course au Levant ; en 1686 c'est le vaisseau de la Seyne sur Mer le *Saint-Louis* de 220 tonneaux qui a du compléter son équipement de 18 hommes pour mener cette action. On en compte un autre en 1698 à La Seyne sur Mer et une quinzaine à Marseille entre 1705 et 1712²³.

Ces ports d'armements ainsi que ceux de Fréjus, d'Antibes et de Collioure servent aussi de lieu pour y conduire les prises²⁴.

Même si la majorité des corsaires sont des locaux, quelques-uns proviennent des ports de l'Atlantique. Auguste Toussaint signale en parlant de Marseille que :

«Pendant la guerre de la Ligue d'Augsbourg, la Chambre de Commerce dut s'adresser à des corsaires malouins pour organiser la riposte aux corsaires espagnols, ceux de Majorque en particulier»²⁵.

Un autre indice de ce fait se retrouve dans l'utilisation tant par les ponantais que par les levantins de Cadix pour y ramener des prises.

L'investissement capitalistique de ces navires corsaires est difficile à mesurer en l'absence d'études, mais on ne peut que faire l'hypothèse qu'il est principalement celui d'acteurs privé²⁶. Toutefois, il ne faut pas ignorer le rôle

Pirates, p. 401-403 qui évoque d'autres armements.

22 Louis BAUDOIN, «Corsaires seynoïses et autres de Provence», *Revue des Amis du Vieux-Toulon*, n°84 1963, p 96-112. Il signale un arrêt du parlement d'Aix du 22 mai 1625 qui ordonne aux navires de remettre les prises à l'amirauté.

23 Gilbert BUTI, «La flotte de commerce et de pêche de la France méditerranéenne à la fin du XVIIe siècle» in *Tourville et les Marines de son temps*, actes du colloque tenu en 2001, Archives départementales de la Manche, Saint-Lô, 2003, p. 84. Dans cet article, l'auteur offre une vision de la marine de commerce de la façade méditerranéenne à partir des rôles et enquêtes de 1664 et 1686.

24 BROMLEY, *art op cit.*, p. 224.

25 Auguste TOUSSAINT, *Histoire des corsaires*, Presses Universitaires de France, 1978, p. 61-64.

26 Nous ne connaissons comme travaux sur l'armement privé que l'article de JS BROMLEY

et l'importance des armements mixtes²⁷, dans lesquels investissent des officiers de marine ou des officiers de plume. Entre 1688 et 1694, de nombreux armements mixtes sont réalisés: l'intendant Giraudin de Vauvray prête 19 bâtiments du Roi, du vaisseau à la felouque, plaçant ses propres deniers dans l'entreprise²⁸. Cette pratique est antérieure à la guerre de Hollande, mais ne semble que réellement codifiée et réglementée qu'après celle-ci. Durant les décennies 1640-1650, plusieurs navires du roi sont armés par des officiers de marine. Dans une lettre du 14 février 1650, Louis Le Roux d'Infreville écrit :

«L'on a fait entendre a messieurs les capitaines qui ont arme en course et qui sont prêts à partir que l'intention du roi était de se servir d'eux a quoy ils ont peu d'intention si l'on ne pourvoient a leurs dédommagements et comme je n'ay n'argent ny de quoi les satisfaire je crois qu'ils partiront cette semaine... Ils promettent de temps en temps de se rendre à Piombin(o) pour savoir s'il y aura ordre et du fonds pour les payer de leurs avances, auquels cas ils se rangeront sous le pavillon et se porteront où il leur sera commandé... »²⁹.

Parmi ces officiers, on croise des chefs d'escadre comme le chevalier Paul³⁰, Guillaume d'Alméras, du Post de Montade³¹, Jacques Cuers de Cogolin³²; ainsi que des capitaines de vaisseau ou de galères comme Louis Forbin

précité, ainsi que dans l'ouvrage de P Hrodej sur Cassard.

27 De 1702 à 1712, entre Marseille et Toulon, on compte 133 armements mixtes contre 196 privés. Voir la Notice Toulon, *Dictionnaire op.cit*, p. 817.

28 Sur les armements mixtes, Jean-Yves NERZIC, *La place des armements mixtes dans la mobilisation de l'arsenal de Brest sous les deux Pontchartrain (1688-1697 et 1702-1713)*, Milon la Chapelle, éditions H&D, 2010, 2 volumes. En 1688-1689, Seignelay ministre de la marine investit dans l'armement de 3 frégates à Toulon.

29 B.N.F Nouvelles Acquisitions Françaises vol° 9390 f°16.

30 Georges BERGOIN, «Le chevalier Paul (Marseille 1598–Toulon 1667) », in *Guerre et commerce en Méditerranée IXe-XXe siècles*, sous la direction de Michel VERGÉ-FRANCESCHI, Editions Henri Veyrier, collection Kronos, 1991, p. 189-200.

31 A.N, fond Marine, série B/3 carton 4. Du f°1 à 11, Montade et Marsac sont des capitaines de 2 vaisseaux armés en course. Ils ont capturé trois vaisseaux hollandais dont un chargé de blé. En 1644, Montade rencontre 2 vaisseaux espagnols dont un porte l'évêque de Manfredonia. Il s'empare d'un vaisseau dont le capitaine espagnol est tué, il a 60 hommes hors combat. Le navire est pillé, mais par accident le navire qui valait 100 000 écus saute causant de nombreuses pertes. Sur cet officier, dont l'identité complète est George Le Post du Montade, voir Bouhier, Claude, « L'amiral du Montade un homme de Mazarin ou un grand marin méconnu (1610-1648) », *Revue Historique des Armées*, n°1, 1996, p. 3-11.

32 Roberto BARAZZUTTI, «Etude comparative des officiers généraux aux Provinces-Unies, en France et en Angleterre à l'époque de Louis XIV (1643-1715)», *Revue d'histoire Maritime*, n°12, 2010, p. 119-152. Sur Cuers de Cogolin, voir Georges COULET, *Un marin*

de Gardanne³³, Philippe Le Bourgeois sieur d'Ussy et son frère Joachim Le Bourgeois sieur d'Heauville, Pierre Dumont chevalier de La Lande et Charles Dumont de Fonteny, le chevalier de la Ferrière³⁴, Damien Martel sieur du Parc, les chevaliers d'Aulnay et de d'Hautefeuille³⁵, Charles Clapiers seigneur de Coullonge, Thomas-Albert Riqueti ou Pierre d'Amperanger sieur de La Borde³⁶. Selon Philippe Hrodej, cette pratique conduit à l'emploi d'au moins 44 capitaines du Grand Corps entre 1706 et 1711³⁷. Des capitaines n'arment pas sous une commission du roi de France, mais d'un autre prince en contravention avec les ordonnances³⁸. Le cas le plus emblématique de la

provençal au XVIIe siècle. Monsieur de Cogolin chef d'escadre des Armées navales, Aix en Provence, Paul Roubaud, 1974. Il indique qu'il arme en course en 1654 sous le nom du sieur de Montanard bourgeois de Toulon. Il capture notamment la Regina portant 4000 charges de blé qu'il ramène à Saint-Tropez afin que cela soit conduit en secours à la place de Rosas. Au passage, il perçoit près de 50 000 livres sur la vente provenant de cette cargaison.

- 33 Notice dans le livre de Frédéric D'AGAY, *La Provence au service du Roi (1637-1831), officiers de vaisseaux et des galères*, Paris, Honoré Champion, 2011, tome 2, p. 714. Il dirige l'*Aemilia* ou *Emilia* en 1649, arme la *Pucelle* en 1650 et se trouve en litige avec le chevalier Clapier de Coullonge concernant le partage de prises turques faites en 1651-1652. L'ouvrage contient d'autres notices d'officiers provençaux qui ont été corsaire aussi.
- 34 Sans aucun doute, Gaspard Comminges.
- 35 A.N, fonds Marine, série C/7 carton 50. Dossier Caire Claude enseigne de vaisseau. On y apprend que Philippe d'Ussy reçoit une commission pour armer en course le vaisseau du roi nommé l'*Amsterdam* le 1^{er} septembre 1650. Caire ramène à Toulon une prise chargé de blé le 5 février 1651. Le chevalier de La Ferrière l'envoie 3 fois amener des dépêches au maréchal de La Motte à Barcelone en 1652. Les chevaliers d'Aulnay et d'Autefeuille (ou Autesville) capitaines des vaisseaux du roi le *Tigre* et le *Dauphin* armés en guerre par commission du 12 novembre 1652 : Caire ramène à Toulon le vaisseau le *Prophète Samuel* pris avec du sucre le 20 mars 1653.
- 36 Pierre d'Amperanger sieur de La Borde, de Toulon arme en course 1648-1655. Il est anobli par lettres patentes de Louis XIV données à Sedan en juillet 1654 et vérifiées le 30 avril 1655 au parlement d'Aix. Mais elles seront révoquées par la déclaration royale de septembre 1664. Notice dans le livre de Frédéric D'AGAY, *op.cit*, tome 2 p. 683.
- 37 Philippe HRODEJ, *art. cit.* ; p. 141.
- 38 A.N, fonds Marine, série A/1 cartons 3-4. Ordonnance du 8 décembre 1649 Défense du roi aux armateurs et capitaines de vaisseaux de prendre d'autres commissions d'autres princes que ce soit un allié où un ennemi du roi pour courir sur les alliés où les ennemis du roi. La peine pour l'officier est la suspension de sa charge. Des capitaines pilleraient des navires avant de faire juger la prise. A.N, Fonds Ancien Régime, Série E vol°262 f°139 arrêt du conseil du roi du 22 novembre 1653 qui ordonne aux juges d'informer le conseil de ceux qui, au préjudice des commissions qu'ils ont de S.M pour armer en mer, se sont aussi chargés de commissions de princes étrangers et des pirateries et prises

période est celui de Jean Baptiste Valbelle qui dispose d'une commission du prince de Savoie. Ce n'est pas le premier français qui recourt à cette possibilité : au début de la décennie 1650, les sources mentionnent le cas du sieur de La Borde³⁹ et du sieur du Feil⁴⁰. D'autres capitaines possèdent une commission anglaise royaliste pour courir sus sur les parlementaires, comme Thimoléon Hotman de Fontenay, Job Forant ou Anglure de Bourlemont⁴¹. Le risque encouru était une condamnation à mort en cas de capture. Cette possession

de vaisseaux faites par certains armateurs sur les sujets de S.M et de ses alliés. B.N.F, Manuscrit Français n°14266. L'arrêt du 22 novembre 1653 y est indiqué auquel s'ajoute celui du 5 janvier 1654 qui fait défense à toute sorte de personne de faire aucun armement de vaisseau ni de levées des gens de guerre sous quelque prétexte que cela puisse être dans tous les lieux de son obéissance si ce n'est par les commission de S.M à peine de confiscation de corps et bien. B.N.F Manuscrit français 21432, f°162 ordonnance de 1658 (février?) qui dit que malgré les les ordonnances générales de la Marine de 1649 et celle de septembre (28 septembre 1657 sans doute), Sa Majesté est avertie « aucuns capitaines de marine ses sujets malintentionnés et préférant leur intérêt particuliers a leur honneur propre et à la bonne intelligence que SM veut entretenir entre ses amis et allies prennent des commissions d'aucuns princes alliés de SM et leur bannière pour faire la guerre à d'autres alliés de SM les uns contre les autres et a la faveur des commissions de France leur ont été accordé la plupart surannée ou inconnus sans pouvoir ni permission valable font la levée de leurs esquipages es ports du Royaume... ». Le Roi confirme les ordonnances et interdit la levée de matelots sans commission du Grand-Maître de la Navigation. Il interdit de prendre des commissions étrangères ou de porter bannière. A ceux ayant un armement particulier, il interdit de prendre des vaisseaux amis et de vendre les biens dans les ports étrangers; au gouverneur d'accepter les vaisseaux ennemis, vendre par les étrangers, sous peine d'une amende de 10000 livres pour les habitants du lieu. F°165 ordonnance du 17 août 1658 qui est identique à celle précédente mais qui ajoute qu'il est interdit d'utiliser le pavillon d'autres princes pour faire des prises.

39 B.N.F Manuscrit français 18592 f°216 liste de l'ambassadeur néerlandais du 6 avril 1651 des navires néerlandais pris par les Français. Manuscrit français 14266 arrêt du 20 décembre 1650 qui prévoit le jugement de La Borde et consorts.

40 B.N.F Clairambault 433 f°318 Lettre du Roi du 30 juin 1651 à la république de Gênes. Les Génois ont arrêté le sieur du Feil, capitaine de navire, un français qui fait la course sous pavillon de Savoie avec son accord. Il a pris une barque de grain appartenant à des Espagnols surtout et à quelques regnicoles. Il est demandé de renvoyer le capitaine au duc de Savoie.

41 L'allusion qu'Anglure de Bourlemont dispose de 2 commissions se trouve dans un factum concernant une plainte d'hanséatiques contre d'autres capitaines français B.N.F, Mss français 18592 f°567-577, conforté par l'existence d'une procédure devant l'amirauté de l'île de Jersey. Sur Job Forant et Thimoléon Hotman de Fontenay, voir Barazzutti, Roberto « Job Forant quelques précisions sur un marin méconnu! », *Chronique d'Histoire Maritime*, n° 57-58, mars 2005, p. 15-24; *ibid*, «Thimoléon Hotman de Fontenay », *Généalogie et Histoire de la Caraïbe*, n° 174, octobre 2004, p. 4314-4315.

d'une commission étrangère permet ainsi à Valbelle et à La Bretesche de courir sus sur les Barbaresques et les navires ottomans. Des lettres de représailles pouvaient être sollicités. Pour n'avoir point reçu de la Sérénissime république de Venise le paiement de ses navires, Neuchêze faillit se retourner contre elle avec la *Pucelle* et le *Prince Henry* armés à Toulon le 18 février 1650 avec des lettres de représailles signés du roi, mais son dépit ne dura point⁴².

L'examen des prises faites sur la période 1643-1667 montre que parmi les navires ramenés, on trouve quelques-uns provenant de ces nations. Il n'est pas étonnant de constater que les capteurs sont pour la plupart des officiers de marine, membres de l'ordre de Saint Jean de Jérusalem. Mais cela n'est qu'une minorité. Par ordre croissant des nations victimes de la course française, l'Espagne et ses alliés notamment Gênes sont les premières victimes. Claudio Constantini indique dans son article que 480 navires étaient capturés dans les eaux génoises entre 1634-1698, mais ce chiffre est un minimum car rien qu'en 1651 les corsaires français firent plusieurs prises génoises non répertoriés par les documents⁴³. Certes, comme il le dit les Génois firent les frais de la course française, auxquels s'ajoutent les Hanséatiques, mais ceux qui semblent souffrir le plus de cette course sont les Anglais et les Néerlandais. Ce classement corrobore une brève analyse faite à partir de quelques sources archivistiques⁴⁴. Sur 223 navires pris en 1635 et 1658, la nationalité a pu être déterminé pour 218 d'entre eux. Soit 1 de Flensburg, 1 Turc, 1 Savoyard, 1 navire de Monaco, 1 Italien sans plus de précision, 1 de Finale, 2 de Livourne, 2 Danois (avec des doutes), 9 Français, 12 hispano-génois, 13

42 B.N.F Thoisy 91 f°37 Lettre du roi au doge du 20 décembre 1651. Jérôme CRAS et Géraud POUmarede, «Entre finance et diplomatie, les armements du commandeur François de Nuchêze pour le secours de Candie», dans *Guerres et Paix en Europe centrale aux époques moderne et contemporaine. Mélanges en l'honneur de Jean Bérenger*, Paris, Presses Universitaires de Paris-Sorbonne, 2003, p. 507-544; Roberto BARAZZUTTI, «La Marine vénitienne face à la menace turque 1644-1719», *Chroniques d'histoire maritime*, n°60, 2006, p. 13-38.

43 Claudio CONSTANTINI, «Aspetti della politica navale genovese nel Seicento », in *Guerra e commercio nell'evoluzione della marina genovese tra XV e XVII secolo*, 1970, p. 207-235.

44 B.N.F Nouvelles Acquisitions Françaises 9390 ; Manuscrit Français volumes 14266, 16731, 17329, 17954, 18592, Clairambault 424, 425, 432, 434. A.N fonds Marine B/3/4. B/4/1-2, B/6/1 ; Arrêts du conseil du Roi volumes E 260, 271, 282, 289, 1688, 1689, 1690, 1693, 1694, 1695, 1697, 1698 et V 6 336.

Hanséatiques, 23 Génois, 27 Anglais, 124 Néerlandais. Cette liste est bien incomplète si l'on tien compte par exemple de ce qu'en 1655, plusieurs navires anglais dont un revenant des Indes Orientales sont ainsi capturés par des corsaires français et ramenés à Marseille, mais n'apparaissent pas dans les archives consultées. Selon ces mêmes archives, le lieu de prises a pu être déterminé pour 194 des navires : 49 l'ont été dans l'Atlantique ou la Manche, dont quelques uns revenants du Levant et 145 en Méditerranée. Au cours de la Ligue d'Augsbourg, 70 navires sont ramenés à Marseille contre 348 à Toulon qui apparaît comme le grand port corsaire provençal, même si pour ce port le nombre d'armements est inconnu :

« Néanmoins, force est de reconnaître que la connaissance de l'activité corsaire toulonnaise durant cette longue période reste à écrire et que nous ignorons toujours sa réelle portée économique, qu'il serait simpliste de réduire à une comptabilité consistant à comparer les débours et les recettes ; ce serait également un leurre de proposer un tableau solide sans prendre la mesure des effets induits et en omettant les ventes faites hors du port d'attache »⁴⁵.

Sur la guerre de Succession d'Espagne, les données sont plus importantes que l'on a cru jusqu'alors. Bromley indique qu'entre octobre 1702 et juin 1713, le nombre de vaisseau ramené à Toulon (il ne compte pas les rançons et recaptures) est de 208, contre 136 pour Marseille, 47 La Ciotat, 40 Antibes et 21 Collioure. Il ajoute que 180 navires sont ramenés à Cadix, 65 Messine, 16 à Malte, 65 à Livourne, 8 Smyrne, Syrie et Alger⁴⁶. Patrick Villiers et Philippe Hrodej donnent des chiffres plus importants. Patrick Villiers a trouvé 944 prises en zone méditerranéennes dont 182 ramenés à Cadix et 762 dans les ports français, italiens ou maltais⁴⁷. Ce chiffre est à prendre avec des précautions car parfois le port de jugement des prises indiqués dans les registres qui ont permis d'établir ces données, est un port de transit ou bien sert de lieu pour écouler dans tel ou tel port espagnol ou italien au vue de la faiblesse de la valeur de la cargaison en Provence. Par ailleurs, comme on l'a indiqué supra, le capteur n'est pas forcément un levantin. Ainsi Cadix est une plaque tournante tant pour les corsaires français ponantais que levantins entre 1702-

45 Citation notice Toulon, p. 815-819. *Dictionnaire des corsaires et des pirates*.

46 J S BROMLEY, *art.cit.* ; p. 224.

47 Dans son livre, *les Corsaires*, éditions Gisserot, 2007, p. 39 ; Patrick Villiers donne un chiffrage et une répartition différente.

1713⁴⁸. Les ports italiens peuvent aussi servir de destination finale comme lors d'occupation des présides de Porto-Longone et de Piombino par les troupes françaises, sans oublier Livourne. Philippe Hrodej estime pour sa part le nombre des rançons dans cette zone à 24 entre 1706 et 1711, ainsi qu'un minimum de 599 et 622 navires pris (après soustraction des mainlevées).

Le nombre de navire constitue une statistique partielle et partielle. Il faudrait, si l'on veut mesurer l'impact de la guerre de course, déterminer les navires qui ont été détruit, perdus ainsi que ceux repris: entre 1635 et 1658, 5 navires pris ont coulé au cours du combat et 1 est perdu des suites des conditions climatiques. De plus, la valeur de ces navires diffère selon bien des critères dont la composition de la cargaison. L'analyse des cargaisons faite par Philippe Hrodej pour 1709-1710 peut l'être aussi partiellement pour les prises réalisées entre 1635 et 1655. Le corpus se compose de 86 navires y incluant ceux capturés dans l'Atlantique, mais en provenance de la Méditerranée. Une répartition des marchandises et des biens est possible en 4 groupes: l'alimentaire, les textiles, les métaux et le divers. Dans le 1er groupe, les céréales se taillent la part du lion avec une présence dans 32 navires, suivit des fruits et légumes (12 cas dont des fèves, riz, rhubarbe, citrons) puis de l'huile et du vin (5 cas chacun). On trouve de rare cas où il y a en plus du fromage, du poisson (morue ou hareng), poivre, sucre ou de la mélasse. Dans le second groupe, la soie arrive en tête avec 15 cas, puis vient des textiles divers sans plus de précision (12) et la laine (4). On retrouve aussi 4 navires portant du bois de Campêche ou du Brésil et 3 autres des plantes tinctoriales sans précision, autre signe de l'interconnexion entre l'espace méditerranéen et celui atlantique après la présence de morue et de harengs. Le troisième groupe, celui des métaux, comprend des métaux brut comme du fer, mais surtout des monnaies notamment les barques génoises. Cela comprend en tout 13 navires. Dans le dernier groupe, on trouve comme cargaison, des perles, de l'ivoire, du corail, des miroirs, du papier, des armes ainsi que des passagers sans compter que sur un des navires les 36-40 turcs présents seront mis en esclavage. En 1645 des dessins du cavalier Gioseppe, le cavalier Arpin, trouvé sur le *Christophe* seront adressés au cardinal de Mazarin. La même année, Garnier de l'île d'Hyères lui envoie 1 ballot de livres d'une

48 HRODEJ, *op.cit.* ; p. 125

autre prise. Le provenu des prises est difficile à définir du fait du manque de sources fiables et sérielles, mais aussi de l'existence de vol et fraude⁴⁹, des mainlevées un outil diplomatique⁵⁰, des cadeaux effectués à la Reine Régente, aux cardinaux Richelieu ou Mazarin. Le navire génois *San Lorenzo* pris en 1649 comprenait 10000 réaux, tandis que 3 barques génoises prises en 1635 transportaient pour plus de 220 000 réaux⁵¹. Le navire anglais *Chien Lévrier* capturé en 1649 près de Cagliari vaut 110 000 écus, tandis que la *Licorne* autre navire anglais pris en mai 1650 rapporte plus de 400 000 livres. On rapporte que le chevalier Paul retire en 1649 de ses prises 300000 livres et qu'il offre un vaisseau à l'ordre de Saint Jean de Jérusalem dit de Malte valant 400000 livres.

Une autre facette de l'histoire de la guerre de course lie histoire économique et histoire diplomatique. Mazarin a tiré de gros bénéfices aussi de cette guerre de course. En tant qu'armateur mais aussi en tant que bénéficiaire de certains droits et taxes liés à cette activité. Le roi le gratifie d'une part de toutes les prises faites par les vaisseaux, ainsi que le dixième sur les prises à la suite du décès de Maillé-Brézé alors que cela devait revenir à la Reine Régente. En 1646 sa part des prises s'élève à 60000 livres non compris 2 navires non estimé et les 52000 livres provenant de la vente en Italie de la soie et autres biens. En 1650 c'est 200000 livres d'autant qu'il utilise les variations des cours de change sur les différentes places. Début 1651, Paul écrit de Naples qu'il était sur le point de trouver un bon rendement à court terme sur l'argent tiré des récentes ventes⁵². Rappelons que le cardinal détient le *Samson*, *l'Espérance* et le *Berger* qui sont des prises: *l'Espérance*

49 A.N, Série Maisons du Roi O1 carton 4 f°337 Don en 1655 du roi au capitaine de galère de Boissize entre les mains de Pierre Voyer marchand à Toulon de marchandises provenant d'une prise faite en 1654 sur les Majorquins. Les capitaines avaient partagé sans adjudications.

50 Voir l'analyse assez fine faite par Philippe Hrodej sur la période 1706-1711, *art.cit*, p. 128 et suivante. 82 mainlevée ont été prononcées dont 53 pour Gênes sur les 169 pris, 11 pour Venise sur les 40 navires pris, 7 pour la Toscane pour les 11 navires pris, 2 pontificaux sur les 4 pris et 4 maltais sur les 13 pris.

51 Cas des frères Villages.

52 Pour toute cette partie, voir le livre de Claude DULONG, *La Fortune de Mazarin*, Paris, Perrin, 1990., qui indique comme référence les sources suivantes: Affaires Etrangères, Mémoires et Documents de France vol. 878 f°6, B.N.F Baluze vol.182 f°33, 216 f°302 et 332 f°159; Mss Français 2214 f°464; 4208 f°292, 22874 f°187.

appartenait à un sujet du Grand Duc de Toscane.

Lors du gouvernement du cardinal de Mazarin, la « nuisance » de la guerre de course française vis à vis du commerce néerlandais et anglais n'est pas sans effet sur les relations diplomatiques de la France. L'ordonnance du 27 janvier 1650 interdisait toute capture de navire allié, neutre ou français, mais elle n'était pas appliquée. En 1649, on comptait au moins 21 bateaux néerlandais, 3 anglais et 4 hanséatiques ramenés. En 1650 et 1651, ce sera 56 bataves et 16 anglais. Le pic pour les cités hanséatiques est en 1653 avec 8 prises.

Les marchands de la *Levant Company* indiquent qu'entre 1649-1650, les pertes subies face aux français représenteraient 17 navires 1000 hommes et plus de 550000 livres sterling soit ~ de 7,7 millions de livres tournois : Paul en 1650 capture l'*Unicorn* portant de la soie, de l'huile... valant plus de 34000 livres sterling⁵³. Croullé, agent français en Angleterre, justifie ces prises par le transport par ceux-ci de biens espagnols ou de contrebande; et indique qu'elles ont été jugée régulièrement selon la législation en vigueur. Mazarin admet pourtant en 1649 que certains corsaires ont outrepassé leurs droits. Ces exactions provoquent une radicalisation des positions anglaises vis à vis de la France. Croullé tente encore de calmer le jeu en invoquant la faiblesse du gouvernement en France du fait de la guerre civile. Il n'empêche que face à ces sempiternelles excuses, le Parlement anglais délivre des lettres de représailles en 1649, instaure un système de convois en novembre 1650 à destination de la Méditerranée, et ordonne à la Navy de poursuivre et détruire tout navires français : en 1650 une flotte de Terre-Neuve est capturée; en avril ce sera le tour des navires sous La Roche Saint André et en octobre le vaisseau le *Jules* 36 canons sous Pierre Dumont chevalier de La Lande.

Septembre 1652, en représailles aux exactions commises par les Français depuis 1649, Blake capture la flotte de Vendôme à direction de Dunkerque favorisant la reprise de la ville par les Espagnols⁵⁴. Ce type d'opération avait été préconisé notamment par Charles Longland agent anglais à Livourne.

53 Lettre de Croullé à Mazarin du 3 octobre 1659 Ministère des Affaires Etrangères, fonds Angleterre, vol° LIX f°451-454, citée par Philipp KNACHEL, Pour la conversion, la parité est celle de 1 livre sterling égale 14 livres tournois, rapport indiqué par La Boullaye Le Gouz ayant cour dans les années 1640.

54 Les pertes françaises s'élèveront à 8 navires pris, 11 coulés, près de 300 hommes morts et 1200 prisonniers.

Dans une dépêche du 1^{er} mai 1652, il suggère une attaque sur une escadre française qui était en train d'être armée pour amener des renforts à Barcelone commandé par La Férière “ un fameux voleur qui a fait tant de tort à notre nation en brûlant (burning) le *Talent* et en capturant d'autres navires, et qui a maintenant l'intention la même ruine à chacun de nos navires ”.

Cromwell laisse planer le doute d'un débarquement aux côtés des Espagnols et des Frondeurs. En 1652 des pourparlers sont entamés concernant la reprise des relations commerciales et la restitution des biens; mais voyant qu'il n'obtient pas une reconnaissance officielle de la part du gouvernement, Cromwell manie le bâton et la carotte : des ordres sont donnés contre les Français en 1653 et en 1655 le chevalier de Valbelle doit s'échouer suite à une confrontation avec une escadre anglaise; mais des prises françaises sont relâchées. Ce paradoxe reflète en réalité les divergences du gouvernement anglais sur la politique à mener : après la victoire sur les Hollandais, contre qui va-t-on se battre car c'est une nécessité (problème argent pour subvenir armée et marine). En définitive, Cromwell réoriente sa politique extérieur contre l'Espagne (car la majorité des Anglais est anticatholique et le domaine colonial espagnol est riche) et trouve un compromis avec Mazarin matérialisé par le traité de 1655⁵⁵. Parmi les corsaires français les plus incriminés par les Anglais nombreux sont ceux appartenant à l'Ordre de Saint Jean de Jérusalem. Le Grand Maître Lascaris déteste l'Angleterre mais sans les navires de la *Levant Company* l'économie de l'île connaîtrait des difficultés. Il encourage la lutte des français en les gratifiant de privilèges s'ils arment eux-mêmes contre “ les ennemis du Christ ” sous bannière française ou royaliste. Les relations resteront tendues jusqu'en 1660.

La Hanse et Gênes font partie des victimes des corsaires français, mais les gouvernements de ces deux états feront recours à des négociations ainsi qu'à des actions en justice pour réclamer la restitution des navires. Des réclamations sont portées auprès des personnalités importantes du royaume : Mazarin, Brienne... Dans les cas observés, elles obtiennent gain de cause totale ou

55 Pour un développement plus complet, Philip A. KNACHEL, *England and The Fronde : the impact of the English Civil war and Revolution on France*, Cornell University Press, Ithaca-New York et de Charles P. KORR, *Cromwell and the New Model Foreign Policy : England's Policy Toward France 1649-1658*, University California Press, Los Angeles et Londres, 1975; Pierre GOUBERT, *Mazarin*, Paris, Livre de Poche, 1993, p. 330-352.

partielle : cela consiste en une main levée totale ou partielle des prises, la seule difficulté est de faire respecter cette décision par les officiers et autres bénéficiaires des prises. Il n'y a jamais eu usage de la force.

La situation avec les Provinces Unies, la principale victime de la course française durant les décennies 1640-1650, est plus complexe. Dans leurs courriers, les représentants français aux Provinces-Unies, Janot et Brasset indiquent que les Hollandais estiment avoir perdu depuis la paix de Westphalie entre 5 et 7 millions de florins du fait des déprédations commises par les Français. Mais ces consuls, sachant la forte habitude des marchands d'exagérer leurs pertes, indiquent que cela incluent les biens de contrebande⁵⁶. Quelques années plus tard, l'ambassadeur néerlandais à Paris, Boreel, estime dans un mémoire du 12 janvier 1655 à 278 le nombre de prises faites par les Français soit 30 millions de livres tournois⁵⁷. Ce chiffre peut sembler exagéré si l'on se réfère aux mêmes sources cités précédemment qui montrent que dans un bon nombre de cas, il y eu une mainlevée partielle ou totale des navires. Sur les 223 navires de la période 1638-1658, 34 ont fait l'objet d'une mainlevée partielle, 22 navires ont été rendus au capitaine avec le fret. Les Néerlandais usent de l'action diplomatique, mais ils auront aussi recours à la force directement ou pas.

En 1650, le consul Janot indique que les Hollandais suites aux nombreuses prises demandent sans l'obtenir des représailles. Ils se font justice indirectement en autorisant l'achat d'armes et de troupes par les Espagnols, et en capturant les navires français qui servent dans la flotte du Brésil. L'incident le plus grave est à venir. Fin 1656, Michiel Adriaen de Ruyter est envoyé avec 12 navires en Méditerranée pour lutter contre les Barbaresques, mais aussi surveiller les corsaires français et protéger les navires hollandais. En mars 1657, il s'empare devant Livourne des corsaires français, la *Régine* et le *Chasseur*, 32 et 28 canons, 230 et 182 hommes, dirigés par les chevalier de Ladignac et La Lande⁵⁸, qui viennent d'arraisonner le vaisseau hollandais *l'Aigle Noir*. Il les conduit à Cadix, vend la *Régine* aux Espagnols et transfère

56 Clairambault 432 vol°144 f°151 lettre du 8 février 1651 de Janot et f°168-169 lettre du 15 février de Brasset.

57 Archives Etrangères correspondance de Hollande tome 53 f°326 et tome 56 f°3 et 12.

58 L'épée du capitaine Pierre Dumont de La Lande est exposée au musée de la marine à Amsterdam.

le *Chasseur* en Hollande. Cette action provoque en France la saisie de plusieurs navires et la suspension du paiement des lettres de change. “ Ce qu’il y a de bon, c’est que nous trouvons plus de fonds qu’il ne nous en faut pour la despense de nos armements, dans les saisies faites. Nous prenons nos mesures pour armer 40 vaisseaux de guerre en Angleterre, 24 de ceux du Roy. De Bretagne, la Rochelle, Normandie et Provence, l’on fait desja des propositions pour armer près de cents vaisseaux aux despens des particuliers... Au lieu de venir fermer les embouchures de nos rivières, ils verront possible pratiquer contre eux quelque chose à laquelle ils ne s’attendent pas ” Lettre de Mazarin à Mr de Thou ambassadeur de France en Hollande le 17 mai 1657. En effet, le marquis de Martel est envoyé quêter l’appui du Portugal et dans le traité signé avec l’Angleterre en mars 1657 un codicille secret est envisagé qui prévoit la conquête de la Hollande à frais communs. Fin juin début juillet, à lieu une confrontation avec Pierre Certaines de Fricambault et Ruyter dans le golfe de Gênes. Or le 20 juin, l’ambassadeur Mr du Thou négocie un accords avec les Provinces Unies et obtient le retour des navires capturés par De Ruyter. Il restituera à Toulon une prise *l’Agneau Blanc*, les canons de la *Régine* et du *Chasseur*, rachète à Cadix la *Régine* la fait réparer et la renvoie à Toulon. Cette inimitié franco-hollandaise réapparaîtra malgré la cause commune contre l’Angleterre de 1665 à 1667, et ironie du sort les Provinces-Unies et l’Angleterre constitueront les plus grands ennemis de la France de Louis XIV. Lors de la guerre de Succession d’Espagne, entre 1706-1711, le nombre de navires anglais pris est de 187 plus 14 rançons, cette nation arrivant en tête avec un près de 29 % du total des navires pris auquel ont été soustraits les mainlevées. Elle est suivie par la Catalogne qui a basculé du côté des Habsbourgs avec 120 navires et 7 rançons et en 3ème les Pays Bas avec 73 navires et 1 rançonnés, mais ce classement est faussé par le cas de Gênes avec 169 navires pris et 1 rançon, sauf que Gênes obtient 53 mainlevées.

Au cours de cette même période, la France subit les campagnes des flottes militaires adverses, ainsi que l’activité des corsaires notamment zélandais. Ceux-ci infesteront entre 1688-1697 la Méditerranée où ils y réaliseront un certains nombres de prises, montrant que ce terrain de chasse n’était pas

accessoire pour eux⁵⁹. En effet, au cours des guerres de Louis XIV, le commerce maritime français a subi l'action des corsaires néerlandais, mais aussi majorquins et autres. De 1665 à 1678, le commerce marseillais est peu impacté, le principal ennemi étant la course majorquine. Ceux-ci captureront 260 des 480 navires que perdra Marseille entre 1693-1697. Lors de la guerre de Succession d'Espagne, aux corsaires néerlandais et majorquins, s'ajoutent ceux d'Oneglia ou ceux sous drapeau de Savoie. Selon Philippe Hrodej, entre 1706-1711, les pertes de navires provençales liées à l'activité ennemie est de 615 unités, au même moment les prises sont de 651. Dans ses recherches qu'il a poursuivi, entre 1702 et 1713, les pertes provençales ne sont pas compensées par les prises qui ont été ramenées dans les ports. Cependant, en l'absence d'étude sur l'économie de la course sur cette façade (investissement, produit des ventes et des rançons), il est difficile de se prononcer sur les résultats de cette course tant au niveau macro- que micro-économique.

Conclusion

Les quelques développements effectués dans cet essai montrent que l'étude de la course française en Méditerranée, est un sujet qui mérite plus d'attention que cela n'a été. Était-elle violente ? Philippe Hrodej indique que : « Les arraisonnements violents se produisent dans 41 % des cas avec des bâtiments anglais, 30 % avec des bataves et 11 % avec des catalans, mais ces chiffres comparés avec le contingent de chaque nation montrent que 20 % des anglais tiennent tête, 8 % des catalans et 38 % des hollandais »⁶⁰. Était-elle active uniquement que dans le bassin occidental de la Méditerranée ? Non comme le rappelle Georges Koutzakiotis⁶¹.

59 Johan FRANCKE, *Utiliteyt voor de Gemeene Saake. De Zeeuwse commissievaart en haar achterbaantijdens de Negenjarige Oorlog (1689-1697)*, Koninklijk Zeeuwsch Genootschap der Wetenschappen; 2 volumes, Middelbourg, 2001. Pour un aperçu en français de cette guerre de course néerlandaise et notamment zélandaise, Ronerto BARAZZUTTI, «Pour une histoire économique et sociale de la course zélandaise de 1672 au début de la décennie 1720», *Revue d'histoire maritime*, n°17 Course, piraterie et économies littorales, Presses Universitaires de Paris Sorbonne, 2013, p. 55-78.

60 Philippe HRODEJ, *art.cit.*, p. 139.

61 Georges KOUTZAKIOTIS, «Les Cyclades au XVIIIe siècle: une entreprise de la course chrétienne dans l'Empire Ottoman», dans *Des marges aux frontières. Les puissances et les îles en Méditerranée à l'époque moderne* ; sous la direction d'Anne BROGINI et Maria

D'autres pans entiers concernant l'armement des navires, les investissements, la composition de l'équipage, l'impact économique de la course restent à découvrir pour ce long XVII^e siècle⁶², alors que nous disposons d'éléments pour les règnes de Louis XV et Louis XVI⁶³. Ce terrain est certes en friche, mais de récents travaux et journées d'études sur l'histoire de la course française, mais aussi européennes en Méditerranée, viennent à combler l'histoire globale de la guerre de course.

Notices dans le *Dictionnaire des Corsaires et des Pirates*, sous la direction de Gilbert BUTI et de Philippe HRODEJ, Paris, CNRS, 2013.

Notices Honoré et Joseph Brémond, p. 111-113; Cogolin, p. 158-160, Daire Antoine p 189-191 Laigle Guillaume p 411-414 Claude comte de Ligondes p 466-468

GHAZALI, Paris, Editions Classique Garnier, 2010, p. 231-242.

62 Sur l'emploi dans la guerre économique de la guerre de course, Roberto BARAZZUTTI, «La guerre de course. Guerre au commerce et commerce de guerre», *Quaderno della SISM*, a cura di Virgilio Ilari et Giuseppe della Torre, Acies Edizioni, 2017, p. 89-106.

63 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. Enric OLIVÉ SERRET, «Pirates I comerciants. Les relacions d'un corsari francès amb comerciantes catalans 1807-1811 », dans *les Espagnols et Napoléon*, Aix en Provence, Presses Universitaires de Provence, 1984, p. 421-437. On peut voir aussi dans l'ouvrage *Corsaires et forbans en Méditerranée (XIV^e-XXI^e siècle)*, Textes réunis par Gilbert BUTI, Société Française d'Histoire Maritime, Riveneuve éditions, Paris, 2009, les communications de Christophe GOBERT, «Equipages corsaires de Toulon pendant la guerre d'Indépendance d'Amérique», p. 91-106 ; Patrick VILLIERS «La course en Méditerranée sous l'Empire: premiers éléments statistiques», p. 213-226 et Jean Marc LAFON, «Entre fortune de mer et hasards terrestres: la course française à Alméria (1800-1812)», p. 227-246. Patrick VILLIERS, *Les Corsaires*, p. 46-54 donnent quelques éléments chiffrés sur les armements et prises entre 1778 et 1814 et une petite synthèse entre 1702-1814 aux pages 88-90.



Storia militare moderna

Articoli

- *Modernisation Theory and some of the conceptual flaws of the Early-Modern Military Revolution*, by JEREMY BLACK
- *L'Arte della guerra di Machiavelli e la letteratura militare del Cinquecento*, di MICHEL PRETALLI
- *Master and Commander. A Comparison between Machiavelli and Sunzi on the Art of War*, di ANDREA POLEGATO
- *Veterans of the War of Cyprus 1570-71. Captivity, Liberation and Restitution through their Recruitment into the Venetian Armed Forces. A First Approach*, by STATHIS BIRTACHAS and CHRYSOVALANTIS PAPANAMOU
- *Les chefs d'escadre des galères sous Louis XIV*, par ROBERTO BARAZZUTTI
- *La course française en Méditerranée (1630-1713)*, par ROBERTO BARAZZUTTI
- *Proteggere il commercio e difendere il Dominio. Il Golfo della Spezia nella politica militare della Repubblica di Genova (XVI-XVIII sec.)*, di EMILIANO BERI
- *Per l'archeologia militare degli antichi Stati Sabaudi*, di ROBERTO SCONFENZA
- *Il Battaglione di Marina Toscano e la spedizione nel Coromandel*, di ANDREA TANGANELLI
- *Logistics and the Path to Military Mobility. Britain and the crucial advantage of naval strength, 1793-1815*, by JEREMY BLACK
- *La Divisione Teulié in Pomerania: l'inedito Rapporto delle Operazioni*, di GIORGIO GREMESE
- *Les 'Troupes de la Marine et des Colonies' e l'intervento francese in Messico*, di JEAN-BAPTISTE MUREZ

Recensioni /Reviews

- JEREMY BLACK, *Military Strategy: A Global History* [di VIRGILIO ILARI]
- LARRIE D. FERREIRO, *Hermanos de Armas. La intervención de España y Francia que salvó la independencia de los Estados Unidos* [por LEANDRO MARTÍNEZ PEÑAS]
- GREGORY HANLON, *European Military Rivalry, 1500-1750: Fierce Pageant* [by EMANUELE FARRUGGIA]
- VIRGILIO ILARI, *Clausewitz in Italia e altri scritti militari* [di ANDREA POLEGATO]
- VIRGILIO ILARI e GIANCARLO BOERI, *Velletri 1744. La mancata riconquista austriaca delle Due Sicilie* [di ROBERTO SCONFENZA]
- ALEXANDER MIKABERIDZE, *The Napoleonic Wars. A Global History* [di DANIELE CAL]
- GERASSIMOS D. PAGRATIS (Ed.), *War, State and Society in the Ionian Sea (late 14th – early 19th century)* [by STATHIS BIRTACHAS]
- CARLOS PÉREZ FERNÁNDEZ-TURÉGANO, *El Real Cuerpo de Artillería de Marina en el siglo XVIII (1717-1800). Corpus legislativo y documental* [por MANUELA FERNÁNDEZ RODRÍGUEZ]
- ROBERTO SCONFENZA (cur.), *La campagna gallispana del 1744. Storia e archeologia militare di un anno di guerra fra Piemonte e Delfinato* [di PIERO CROCIANI]
- DANIEL WHITTINGHAM, *Charles E. Callwell and the British Way in Warfare* [di LUCA DOMIZIO]
- William Dalrymple, *The Anarchy; the Relentless Rise of the East Indian Company* [by Jeremy Black].