

Un Corsaire Basque

sous LOUIS XIV

D'APRÈS DES DOCUMENTS INÉDITS

(Suite)

Les deux lettres suivantes adressées par M. de Pontchartrain au gouverneur de Bayonne, achèveront d'édifier nos lecteurs sur l'importance du nouveau service rendu à l'Etat par le brave corsaire bayonnais.

«A Paris, le 5 mars 1693.

«*A M. le Duc de Gramont,*

«MONSIEUR,

«La cargaison de la *Princesse*, prise par le sieur Coursic estant toute composée de munitions destinées aux vaisseaux du Roy, j'écris au sieur de Laboulaye (2) de la faire passer sous votre bon plaisir à Rochefort, où Sa Majesté en fera payer la valeur à qui de droit. Nous avons aussy besoin du bactiment que le Roy achetera pareillement ou frètera comme vous le jugerez plus à propos; le bactiment pris et la plupart des munitions de son chargement sont d'une nature à ne pouvoir estre acheptées que par Sa Majesté, et rien ne peut mieux convenir que cela dessus dit.

(1) Commissaire général de la marine du Ponant au département de la Guyenne. (*Arch. de Bayonne*, CC. 805).

«Je viens de recevoir la lettre que vous m'avez fait l'honneur de m'écrire du 27 du mois passé; je connois de quelque importance il est de tascher de vous rendre maîtres de la flotte qui doit sortir des ports d'Espagne, et je feray pour celâ tout ce qui sera praticable, sans traverser les autres projets de Sa Majesté; mais nous ne sommes guère en estat de faire des entreprises de ce costé. Cependant, lorsque les vaisseaux de Rochefort sortiront, Sa Majesté pourra leur ordonner d'aller faire un tour sur la coste d'Espagne avant d'aller à Brest, ainsy je vous supplie de continuer à m'informer de tout ce que vous apprendrez de la navigation des ennemis sur vos costes, affin que j'accomode à celâ celle des vaisseaux de Sa Majesté, autant qu'il se pourra (1).»

La seconde lettre du puissant ministre de Louis XIV, annonçait au gouverneur de Bayonne, la brillante récompense que Sa Majesté venait de délivrer au brave corsaire, en le faisant entrer de plain-pied dans les rangs de la marine royale, qui ne pouvait qu'être honorée par une telle recrue :

«A Versailles, le 22 mars 1692.

«A M. le Duc de Gramont,

«MONSIEUR,

«J'ay rendu compte au Roy de ce que vous m'avez fait l'honneur de m'écrire par votre lettre du 12. Sa Majesté a eu pour agréable d'accorder au sieur Coursic un brevet de capitaine de frégate légère, et je vous l'envoyerais incessamment. Sa Majesté a estimé que cela lui convenoit mieux et luy feroit plus de plaisir qu'une médaille.

«A l'esgard de l'armement en course dont je vous aye déjà escript, Sa Majesté voudra bien vous y donner intérêt aussy bien qu'à M. Plasèque, lorsqu'il conviendra à son service de faire cet armement. Mais elle n'estime pas que ce soit à présent, luy paroissant que l'envie de la course fait fuir son service aux matelots basques; ainsy Sa Majesté ne veut pas qu'on travaille à la liste des matelots nécessaires pour lesquels elle a fait remettre des fonds, qu'ils ne soient partis pour Rochefort; elle est persuadée que cet avancement feroit un bon effet pour son service; mais elle est encore plus pressée du vaisseau de guerre, qu'elle a fait armer en ce port.

«J'ay eu l'honneur de vous écrire que M. de Réols devait aller avec

(1) Dépêches de la marine de Ponaut. Archives de la Marine, B2.— A. 75, f° 446.

4 vaisseaux sur les costes d'Espagne et qu'il avoit ordre de suivre ce que vous prescrieriez (1).»

Investi de ce nouveau grade, le capitaine Coursic sentit son audace grandir, et la campagne suivante devait montrer au roi que la récompense qu'il venait de lui accorder avait été bien placée.

II

Une nouvelle expédition allait suivre, plus audacieuse encore que les précédentes, mais, pour l'intelligence de notre récit, il convient de revenir quelque peu en arrière. Notre tâche est d'ailleurs rendue facile, car c'est au savant D'Hamy que l'on doit la découverte et la publication des documents qui jettent quelques clartés sur une campagne que nous n'avons déjà que très sommairement racontée. Aussi est-ce à ce travail que nous empruntons les éléments essentiels de notre étude sur l'un des beaux faits d'armes du capitaine Coursic (2).

Depuis 1688, la lutte devenait chaque jour plus violente et plus acharnée entre Louis XIV et les alliés de la ligue d'Augsbourg. Particulièrement après les batailles de Beachen-Head et de la Hougue, on ne s'attachait plus à détruire seulement la flotte de guerre des ennemis, mais on s'efforçait encore de ruiner leur commerce, «en brûlant et anéantissant les navires marchands, en bombardant les ports ouverts, etc., afin d'atteindre dans leurs sources les plus profondes la fortune publique et privée. Dès lors plus de batailles rangées, la course en escadre ou par navire isolé, Tourville à Lagos; Jean Bart un peu partout, dans la Manche et ailleurs; et, d'autre part, les attaques anglaises de Saint-Malo, du Camaret, de Dunkerque et l'affreux bombardement de Dunkerque (3).

En même temps, la France songeait à renouveler les attaques de Panetié qui avaient eu lieu en 1674, contre les navires hollandais au Spitzberg et à ruiner la pêche de la baleine si fructueusement exercée par cette nation.

Personne n'ignorait, en France l'importance de ces produits qui enrichissaient le commerce des ennemis. En 1636, il y avait déjà seize vaisseaux baleiniers hollandais et les profits annuels étaient évalués à

(1) Archives de la Marine. Dépêches de la Marine de Ponaut, B2, 83, f° 594.

(2) Cette étude porte le titre suivant: «Une Croisière française à la Côte Nord du Spitzberg en 1693, par M. E. T. Hamy, Membre de l'institut et Secrétaire de la section de Géographie du Comité des Travaux Historiques.»

(3) Hamy, *Une croisière au Spitzberg*.

environ 800.000.livres. En France, on avait pensé à diverses reprises à prendre part à ces bénéfiques, en créant une Compagnie de pêche.

Ce fut en 1621, que la «Royale et Générale Compagnie de commerce pour les voyages de long cours et Indes orientales» avait été fondée, par François du Nerps, sieur de Saint-Martin. Elle devait aussi entreprendre la pêche des baleines. En 1632, une autre Compagnie destinée à exploiter seulement cette pêche, fut aussi formée par l'association de quelques marins basques et de quelques marchands de Rouen. Elle arma quelques navires qui furent placés sous le commandement du capitaine basque Joamis Vrolicq, qui toutefois ne put réussir au Spitzberg contre les Hollandais. Une nouvelle Compagnie se forma plus riche et plus puissante encore que la précédente, mais sans plus de succès. Vingt-cinq grands navires furent armés en guerre, et la Compagnie dite du Nord exploita son privilège. Mais le succès dut être peu profitable, car à partir de 1671, il n'est plus fait que de vagues mentions de la présence de bâtiments français dans les eaux de la mer Glaciale.

«Les Hollandais y sont demeurés seuls, et lorsque Panetié, achevant sa croisière de 1674, pousse jusqu'au 77° degré, il ne rencontre devant lui que le pavillon des Etats.

«Avec ses trois frégates, le marin boulonnais se rend maître de dix navires de Hollande, en charge deux avec le contenu des autres, «qui était lard des baleines et quelques fanons», en brûle sept et fait servir le dernier à «reporter les équipages dans leur pays».

Nous allons voir maintenant quel fut le résultat de la campagne de 1693, à laquelle le capitaine Coursic devait prendre une part si active et quoique le chef de la petite escadre fût notoirement insuffisant.

«Comme on n'avait pas sous la main d'officiers supérieurs connaissant les mers polaires, on dut se contenter de donner le commandement à l'un des capitaines de vaisseau attachés pour l'instant au port de Bayonne, le seul du littoral où l'on put réunir aisément un équipage expérimenté. Ce fut M. de la Varenne, nommé capitaine du *Pélican*, depuis le 28 janvier 1693, mais on adjoignit à ce chef improvisé tout un corps d'officiers basques, parmi lesquels brillait au premier rang Johannis de Suhigaraychipi», plus connu sous le nom de Croisic ou de Coursic, et qui devait commander la frégate légère *l'Aigle*. Le commandant du *Favory* était Louis de Harismendy, de Bidart, qui avait le même grade que Coursic (1). Il avait Larréguy comme capitaine en

(1) Louis de Harismendy, né à Bidart, en 1645, marié en rentrant du Spitzberg, le 27 septembre 1693, à demoiselle Marie de Lafourcade, reprenait le 26 août suivant le commandement du *Favory*. Il parvient dans la suite au grade de capitaine de vaisseau. (Note de M. Hamy).

second; Etchebehere enseigne, et un certain nombre d'officiers mariniers, également basques, qui allaient prêter un précieux concours à l'expédition.

Le commandant La Varenne, qui était rentré à Bayonne avec le *Bizarre*, met ce bâtiment en état d'aller à l'île d'Aix, et recrute sur place 250 hommes d'équipage. On lui envoie de Rochefort un certain nombre d'officiers mariniers et un peu plus tard les soldats qui devaient compléter son équipage. Il y eut de longs retards causés par la lenteur de l'armement, et un peu plus tard, par l'échouage et la sortie du port du *Pélican* (1). Enfin, il alla rejoindre dans la rade de Saint-Jean-de-Luz l'*Aigle* et le *Favory*, auxquels s'était joint le *Prudent* de Saint-Malo, commandé par Jacques Gouin de Beaucherie, qui devait plus tard s'illustrer dans la mer du Sud.

Voici donc la petite escadre rassemblée et prête à prendre la mer pour une expédition aussi longue que dangereuse. Examinons maintenant ce qu'étaient ces frégates légères qui furent, pendant le règne de Louis XIV, la terreur du commerce ennemi.

Rien ne nous est resté sur cet armement fait à Bayonne en 1693, et les comptes établis ont disparu probablement à tout jamais. Les frégates légères étaient des navires de 100 à 300 tonneaux, celles qui nous occupent devaient être de ce dernier tonnage. En 1680, d'après Dostériac, la frégate légère de 200 tonneaux avait 84 pieds de quille (27^m28), 95 pieds de longueur totale (30^m85), 24 pieds de largeur au maître ban (7^m79), 10 pieds (3^m24) de creux. Les frégates légères de Coursic et de ses compagnons étaient de 26 canons, et devaient, avoir de 220 à 250 hommes d'équipage.

Tout était prêt, les équipages au complet, les vivres faits, et le chef de l'expédition avait reçu un ordre du roi. L'instruction très détaillée qui était datée du Quesnoy, le 2 juin 1693, était adressée au sieur de la Varenne, commandant le vaisseau du Roi le *Pélican*. Il y était dit, que Sa Majesté ayant, résolu de détruire les vaisseaux ennemis qui faisaient la pêche de la baleine en Groënland, elle avait fait choix du sieur de la Varenne pour le commandement de cette expédition. Le roi était persuadé qu'il s'en acquitterait avec entière satisfaction, mais on verra plus loin qu'on aurait pu faire un meilleur choix. Le sieur de la Boulaye, intendant de la marine à Bayonne, devait lui donner les pilotes pratiques des mers dans lesquelles il devait opérer, ainsi que les officiers mariniers qui connaissaient les ennemis du roi qui faisaient ordinairement la pêche.

(1) Il faut encore nommer La Touche, Posée et Vacijoyne, officiers sur le *Pélican*.

L'intendant de la marine à Bayonne avait écrit qu'il y avait dans ce port un vaisseau de Saint-Malo, armé en course et monté de 50 pièces de canons, qui pouvait être employé à cette expédition. Sa Majesté était persuadée, qu'avec ce navire, le *Pélican*, monté par le sieur de la Varenne et les frégates *l'Aigle* et le *Favory* il devait être à même d'exécuter cette entreprise avec succès. Cependant on lui permettait de mener avec lui d'autres corsaires de Bayonne et de Saint-Jean-de-Luz, s'ils voulaient se joindre à l'expédition (1).

L'intention du roi était que la petite escadre se mît en route le 20 juin 1693 au plus tard, et qu'elle se dirigeât directement vers les endroits où les pilotes que le sieur de la Boulaye devait lui donner lui indiqueraient où se faisait cette pêche.

Le commandant devait prendre ses mesures pour que la nouvelle de son arrivée dans ces parages ne donnât pas le temps à aucun de ces vaisseaux de s'enfuir, et pour cela il devait faire garder les passages par quelques-uns des vaisseaux qu'il commandait et exécuter l'expédition avec les autres.

Il était en outre averti que cette pêche était faite par les Anglais, les Hollandais et les Hambourgeois, et que la plupart de ces derniers et une partie des Hollandais avaient arboré le pavillon de Danemark.

Le roi lui ordonnait de brûler ou de couler à fond sans quartier, tous ceux qui auraient le pavillon anglais, hollandais ou hambourgeois. Quant à ceux qui se couvriraient de la bannière danoise, le commandant devait examiner s'ils étaient effectivement danois ou bien s'ils étaient masqués. Il devait laisser continuer la pêche à ceux qui appartiendraient à cette dernière nation, et même leur fournir tous les secours qui dépendraient de lui. Quant à ceux qui lui paraîtraient suspects et que les Basques reconnaîtraient pour hambourgeois et hollandais, il devait les amariner, faire achever leur cargaison avec celles du vaisseau qu'il aurait brûlé ou coulé à fond si cela se pouvait sans trop de retard et de difficulté, et les envoyer en France sous l'escorte de deux des bâtiments de son escadre, avec ordre à celui qui commanderait de venir atterrir au cap Finistère, pour y savoir des nouvelles de la flotte ennemie et pouvoir l'éviter. Il devait faire mettre sur ces vaisseaux les équipages de ceux qui auraient été brûlés ou coulés à fond, mais dans le cas où il aurait eu trop de monde, le roi lui

(1) *Le Prudent.*, commandé par Jacques Gouin de Beauchesne, de Saint-Malo, était sorti du port avec 200 hommes, nous dit le corsaire Doublet, qui ne lui attribue que 44 canons. (*Journal du corsaire Jean Doublet*, publié par Ch. Bréard, Paris, 1887, in-4°, pp. 194-195).

permettait de conserver quatre ou cinq vaisseaux, d'y faire embarquer les équipages et de les renvoyer dans leur pays, mais après leur avoir enlevé les marchandises et les engins de pêche, et les avoir gardés jusqu'après le départ des vaisseaux qu'il devait expédier pour la France.

Après avoir expédié ce convoi, il devait, avec les vaisseaux qui lui resteraient, aller croiser vers les Orcades, où il trouverait quatre Vaisseaux de Saint-Malo, auxquels il devait se joindre et croiser avec eux dans ces parages, tant que les vivres qu'il aurait pourraient le lui permettre.

Si ces vaisseaux faisaient quelques prises considérables, il devait les faire amariner et les expédier ainsi que cela lui avait été déjà expliqué, c'est-à-dire en ne manquant pas de reconnaître le cap Finistère; quant aux prises qui seraient de peu de valeur, il devait les faire brûler ou couler à fond et en faire mettre les équipages à terre, soit aux Orcades, soit sur les côtes d'Ecosse.

Comme le roi pouvait avoir de nouveaux ordres à donner à M. de la Varenne pendant cette croisière, il voulait qu'il envoyât de temps à autre une frégate aux îles Feroë qui reconnaissent le roi de Danemark et où on pourrait lui envoyer des ordres, et comme, dans ce cas, il pourrait avoir besoin des corsaires de Saint-Malo, dont il était question, on lui envoyait un ordre du Roi, pour les obliger à le suivre.

S'il ne recevait pas d'ordres nouveaux, et lorsqu'il ne resterait plus de vivres que pour revenir en France, il devait quitter sa croisière pour se rendre à Rayonne, mais il devait faire en sorte de ne partir qu'en même temps que les corsaires de Saint-Malo.

Il devait suivre le plus possible la route des vaisseaux de Hollande lorsqu'ils reviennent des Indes, dans le cas où ils ne seraient pas encore passés. S'il venait à les rencontrer, le Roi s'en rapporterait à lui pour la manière de les combattre, mais en tout cas il voulait qu'ils fussent attaqués. S'il était assez heureux pour en prendre quelques-uns, il devait les amener en France en prenant les précautions qui avaient été déjà indiquées.

En attendant le jour indiqué pour son expédition du Groënland, le Roi voulait qu'il allât croiser sur les cotes d'Espagne, pour tâcher d'enlever quelques-uns des vaisseaux anglais et hollandais qui y étaient attendus.

Sa Majesté donnait ordre en même temps au duc de Gramont de lui faire part des avis qu'il pourrait avoir pour l'arrivée de ces vaisseaux, et qu'il eût à se conformer à ce que le gouverneur de Rayonne lui dirait à ce sujet.

Armé d'instructions aussi explicites, M. de la Varenne sortit de la rade de Saint-Jean-de-Luz le 30 juin au matin. Nous avons vu que la

petite escadre se composait du *Pélican*, monté par le commandant de l'expédition, *l'Aigle*, par le capitaine Croisic, le *Favory*, par le capitaine de Harismendy, et le *Prudent*, corsaire de Saint-Malo, commande par le sieur de Beauchesne.

Ce même jour et se trouvant à environ deux lieues en mer, les trois capitaines se rendirent à bord du commandant en chef. M. de la Varenne leur donna à chacun une lettre du duc de Gramont, par laquelle il leur donnait ordre d'obéir au commandant pendant cette expédition, ainsi que cela lui avait été ordonné par le Roi. De plus, il ordonnait aux deux capitaines de lui donner deux pilotes chacun, qui fussent au courant, de la pêche de la baleine, ainsi que le sieur de Larreguy, capitaine en second à bord du *Favory*, ce qui fut aussitôt exécuté (1).

Le temps ne fut guère favorable car les vents contrarièrent la marche de la petite escadre; le 5 juillet, c'est-à-dire au bout de six jours, elle était encore en vue de Santoña à l'est de Santander, où ils aperçurent trois vaisseaux tenant la route du Nord. A midi, le vent ayant porté au Nord-Est, les frégates continuèrent leur route. Dans la même journée, le commandant de la Varenne communiqua à ses capitaines les ordres du Roi, et une instruction de M. de Gramont, relativement à l'expédition.

E. DUCERÉ.

(A suivre).

(1) Le D'Hamy, qui a publié cette relation de l'expédition que nous suivons pas à pas, dit que l'auteur était basque, et se trouvait à bord du *Favory*. «Les détails circonstanciés qu'il est en mesure de fournir sur les préliminaires du combat du 6 août semblent démontrer que c'est l'enseigne d'Etchebehere, basque ainsi que son nom le prouve, qui a tenu la plume».