

Les corsaires basques et la guerre de Course classique (XVII)

(Basque corsairs and the classic "Course" war (17th century))

Lugat, Caroline

Fac. Pluridisciplinaire de Bayonne/ Anglet/ Biarritz

29-31, cours du comte de Cabarrus

F64100 Bayonne

BIBLID [1137-442X(2002), 21; 397-409]

Les corsaires basques, à l'instar des corsaires français et européens, sont soumis, au XVII^e me siècle, suite à l'évolution de leur statut juridique depuis le Moyen-âge, à un certain nombre de règles qui normalisent leur activité en tant qu'auxiliaire de guerre mandaté par le roi. La fin du XVII^e me siècle, marquée par les guerres menées par Louis XIV, va consacrer l'apogée de la Course basque qui, quoique modeste, contribuera à l'essor et à la prospérité économique de toute une région.

Mots Clés: Corsaires. Guerre de course. Amirauté de Bayonne. Commissions. Prise.

Euskal kortsarioak, gainerako frantziar eta europar kortsarioen antzera, Erdi Arotik beren estatutu juridikoa bilakatzu joan ondoren, zenbait arauen mende aurkitzen ziren XVII. mendean; arau horiek kortsarioen jardueran normalizatu zuten eta erregeak eskuorde turiko gema laguntzailetzat hartzen zituzten. XVII. mendean amaierak, Luis XIV.aren gerrak markaturik, euskal "Course" delakoaren une gorena ekarri zuen, eta jardueran horrek eskualde honen oparotasun ekonomikoa lagundu zuen, modu apalean bada ere.

Giltza-Hitzak: Kortsarioak. "Course" -ko Gerra. Baionako Almirantegoa. Komisioak. Harapakina.

Los corsarios vascos, a semejanza de los corsarios franceses y europeos, están sometidos, en el siglo XVII después de la evolución de su estatuto jurídico desde la Edad Media, a algunas reglas que normalizan su actividad como auxiliares de guerra delegados por el rey. El final del siglo XVII, marcado por las guerras llevadas por Luis XIV, consagrará el apogeo de la "Course" vasca que, aunque sencilla, contribuirá al desarrollo y a la prosperidad económica de una región.

Palabras Clave: Corsarios. Guerra de "Course". Almirantazgo de Bayona. Comisiones. Botín.

Les corsaires ont fait et font toujours l'objet d'une littérature et d'une filmographie importantes qui entretiennent l'imaginaire de la Course. Mais la Course a une réalité et particulièrement une réalité juridique, méconnue mais essentielle car c'est à elle que la Course doit son existence.

On ne peut parler de la Course sans la distinguer de la Piraterie. Cette différenciation sera lente à venir et se fera grâce à l'élaboration progressive de règles de droit international.

Au Moyen-âge, selon une conception héritée de l'Antiquité, la mer est considérée comme un espace libre. N'existant de contrôle d'aucune sorte, des individus peu scrupuleux y multiplient pillages et exactions sur les navires marchands et autres. Ces «prédateurs» des mers vont être rapidement désignés sous le terme générique de «pirates ou corsaires». Avec la fin de la guerre de Cent ans et les Grandes découvertes, les États naissants, prennent conscience de l'importance du commerce maritime en tant qu'enjeu économique et facteur de puissance. Leur premier objectif pour sauvegarder la liberté du commerce sera de canaliser la violence et le désir de vengeance privée qu'engendrent les pillages. Ils vont ainsi officialiser les représailles en délivrant des licences de représailles ou autrement dénommées, des lettres de marques¹. Confrontés aux abus immenses qui vont en découler, les États vont comprendre la nécessité de créer un ordre public international. Outre la normalisation des lettres de marques, la différence entre pirate et corsaire se fait plus nette par la pratique des sauf-conduits délivrés par la Chancellerie et la création des juridictions d'amirautés². Au niveau international apparaissent les premières négociations et traités, prémices à l'élaboration d'un droit maritime international. Parallèlement, des nations, dépourvues de forces maritimes suffisantes en temps de guerre, vont demander l'assistance de navires privés. Les capitaines de ces navires se verront octroyés une commission pour «courir sus sur la mer aux ennemis du Roy». La commission va ainsi se démarquer totalement de la licence de représailles et permettre la naissance de la Course proprement dite.

La Course devient, à partir du XVI^e siècle, une entreprise semi-officielle où les prises se régleront sur le plan diplomatique. La Piraterie, désormais définie comme une entreprise d'initiative privée, avec appropriation de butins sur n'importe quel bateau et sans contrôle, est rejetée définitivement dans l'illégalité. Au XVII^e siècle, vers 1620, naît la Course classique, privée et purement aléatoire. Mandaté par un gouvernement, le corsaire se transforme en véritable auxiliaire de guerre lors des conflits.

Les corsaires basques ont déjà une solide réputation. Depuis la fin du XV^e siècle, ils assistent les différents rois de France dans leurs combats

1. Ces licences permettent à toute personne de s'indemniser par la prise d'un autre bateau aux dépens du coupable, ou, à défaut, aux dépens de la famille, voire sur des compatriotes du coupable.

2. Juridictions d'exceptions avec compétences civiles et criminelles.

navals³. Les guerres qui vont égrainer le règne de Louis XIV, surtout celles de la fin du XVII^e siècle, vont stimuler la guerre de course, en particulier la Course basque. On ne peut réellement appréhender la Course sans en connaître les règles. La première synthèse des différentes ordonnances royales concernant sa réglementation est réalisée dans le Code des prises de 1584, repris un siècle plus tard dans l'ordonnance de la Marine de 1681⁴. Aux questions que peut soulever la Course, les registres de l'amirauté de Bayonne⁵ apportent une réponse authentique. L'enregistrement par les officiers d'amirauté des deux grandes étapes essentielles de la Course permet de saisir l'importance de la commission pour qu'un corsaire puisse prendre la mer (I) ainsi que son obligation, à son retour, de se soumettre au jugement de sa prise (II).

1. LA COMMISSION POUR ARMER EN GUERRE

La commission est la concrétisation officielle pour le corsaire qui en a fait la demande de son autorisation d'armer un navire en tant qu'auxiliaire du roi. Ces commissions, très détaillées, sont nominatives (A) et contiennent l'énumération de ses obligations (B).

1.1. La nomination du corsaire

Avant tout départ en course, le futur capitaine du navire doit demander sa lettre de commission délivrée par l'amiral de France⁶. Les délais d'obtention varient entre deux et quatre mois. Dès sa réception, le capitaine doit la faire enregistrer au siège de l'amirauté le plus proche du lieu de d'armement de son navire. Le préambule de la lettre de commission contient l'énoncé des motifs de la Course. Le motif principal est de «courir sus les ennemis du roi» mais il peut varier selon que l'on soit en temps de paix relative ou de guerre déclarée. En temps de paix relative, les corsaires doivent essayer de se rendre maître de tous ceux qui mettent en péril la liberté du commerce, les pirates, et en particulier, sous l'Ancien régime, les pirates «barbaresques» qu'il faut poursuivre jusqu'aux *cottes d'affrique*. Telle est la mission confiée à Jean Anaud de Vieux boucau en 1666⁷. En temps de guerre, les préambu-

3. Ils accompagnent Charles VIII en Italie. Ensuite, à la demande de Richelieu, ils participent aux sièges de l'île de Ré et de la Rochelle ainsi qu'au blocus de Fontarrabie en 1638.

4. Ces deux textes se trouvent notamment dans Pardessus (J.M), *Collection de ses lois maritimes antérieures au XVIII^e siècle*, Paris, imprimerie royales, 1831.

5. Les registres de l'amirauté de Bayonne sont actuellement aux Archives départementales des Pyrénées-Atlantiques.

6. Il n'en a pas été toujours ainsi au cours de l'Ancien Régime. Richelieu rachètent les charges des différentes amirautés et devient, en 1635, «Grand maître et surintendant général du commerce et de la navigation» et prend en charge la délivrance des commissions. Office patrimonial, il se transmet ensuite à Brézé, puis au duc de Vendôme puis au duc de Beaufort. Louis XIV supprime l'office et nomme Colbert secrétaire d'Etat à la marine mais rétablit la charge d'amiral.

7. Lettre de commission de Jean Anaud du 10 juillet 1666 (AD des Pyrénées-Atlantiques, registre B 8695).

les des déclarations de guerre désignent les ennemis du royaume, repris dans les commissions⁸. Le but de la guerre de course est la ruine de toute activité maritime de l'adversaire par un intense harcèlement naval.

Les lettres étant nominatives, elles constituent, en conséquence, un document inappréciable pour la connaissance de l'identité des corsaires basques de la fin du XVII^e siècle. Il est à regretter que le premier volume des registres de l'amirauté couvrant la période 1663-1681 marque une brutale interruption en 1674, en pleine guerre de Hollande⁹. Malgré cette lacune, treize commissions sont enregistrées et concernent essentiellement des corsaires de Capbreton et de Vieux boucau tels qu'Alexandre de Mongrué, Étienne de Grutail, Jean Deslivalde, Arnaud de Zondillatte ou encore Mathieu de cazaman ou Charles de Pojartin. Le mauvais état de ce registre est également à l'origine de l'impossibilité de l'exploiter complètement mais il ne doit pas faire oublier un des plus grands corsaires basques de cette époque qu'est Jean Périz de Haraneder. La Course va lui permettre de jouir d'une fortune de deux millions de livres et il sera anobli par Louis XIV en 1692 en récompense de ses exploits en Course¹⁰.

En revanche, les registres suivants¹¹ vont permettre de connaître avec exactitude l'identité des corsaires basques qui vont s'illustrer durant la guerre de la Ligue d'Augsbourg qui se déroule entre 1688 et 1697. Ils sont particulièrement nombreux car nous sommes à l'apogée de la Course basque. Parmi les plus actifs, aux commandements de navires d'armement privé, vont se distinguer: Joannis de Hiriart, d'Hendaye; Joannis d'Etchepare, Michel de Béreau et Martingo de Lamasse de Ciboure; Juanito Daguerre, Jean Périz de Laffon et Pierre Dolabaratz de Saint-Jean de Luz ainsi que Bertrand de Cabarrus et le chevalier de Navailles de Bayonne. D'autres corsaires peuvent encore être cités tels que Duconte, Bertrand et Pémartin de Haraneder, Martingo Detchetto ou bien Saubat Doyharsabal. Des corsaires originaires d'autres ports français viendront faire enregistrer leur commission au sein des registres de Bayonne, soit pour une course individuelle soit pour assister les corsaires basques. Il faut distinguer spécialement Jacques Gorin de Beauchêne de Saint-Malo, grand port de Course avec Dunkerque¹².

8. Pour la guerre de Hollande (1672-1678), il s'agit de «*courir sus aux espagnols, aux sujets des Etats des Provinces-Unies et Pays-bas et contre les ennemis de l'Etat*». Pour la guerre de la Ligue d'Augsbourg, «*...le roy ayant déclaré la guerre au roy catholique, aux fauteurs de l'usurpateur des couronnes d'Angleterre et d'Ecosse et aux Etats des Provinces-Unies...*»; cela entraîne la France dans une guerre à la fois contre l'Empire, l'Espagne, la Savoie, la Hollande, la Suède et l'Angleterre.

9. Il couvre également les périodes de la guerre Anglo-hollandaise, dans laquelle la France est entraînée en 1666, ainsi que la guerre de Dévolution contre l'Espagne (1667-1668).

10. Il deviendra le vicomte de Jolimont de Haraneder et sera à l'origine de la branche des vicomtes de Haraneder-Macaye.

11. Registres B 8696 à 8708 (AD des Pyrénées-Atlantiques).

12. Viendront également de Saint Malo Langueneau et Alain Pbrée. Pour les autres ports, on peut citer Charles Ricard de Bordeaux, Louis Callet et César Dupéré de La Rochelle, Louis Courtin de Marseille et Mathieu Bertkin de Brest.

Ensuite, il faut remarquer les corsaires basques qui auront mérité la faveur du roi en leur confiant une de ses frégates. Après quatre années de guerre, Louis XIV veut stimuler la guerre de course en prêtant aux corsaires les plus talentueux des frégates prêtes à naviguer, comme il l'a fait auparavant lors de la guerre de Hollande. Iront ainsi en course Durtubie avec «L'Aventurière», le chevalier Grenié avec «L'Entreprenante», Harismendy commandera tout d'abord «L'Aigle» puis «Le Favory», car «L'Aigle» sera confié au plus célèbre corsaire basque de cette guerre, Joannis de Suhigaraychipy dit *croisicq* (ou parfois *courseic*) en récompense de ses exploits en course depuis le début de la guerre au commandement d'un navire privé¹³. En revanche, le roi peut être «mal satisfait» et retirer tout commandement au corsaire défaillant, mésaventure qu'atteindra Detchegaray en 1697¹⁴.

Comme toute lettre de commission, les commissions pour armer en guerre contiennent en détail les obligations auxquelles tout capitaine corsaire doit satisfaire pour rester dans la légalité et permettent de toucher ainsi au coeur de la réalité de la Course.

1.2. Les obligations du corsaire

Il faut distinguer ici trois grandes séries d'obligations, liées aux trois temps forts de la course: avant le départ en course, durant la course elle-même et le retour au port.

- Avant tout départ en course, le capitaine corsaire a, nous l'avons vu, l'obligation de faire enregistrer sa commission au greffe de l'amirauté pour autoriser son action. La durée de validité ordinaire de ces commissions est de quatre mois. Il doit en même temps déposer le rôle d'équipage signé et

13. Originaire de Bayonne, il a tout d'abord «fait ses classes» sur des navires marchands et effectué quelques voyages vers les îles d'Amérique; puis, en 1690, il décide d'équiper en guerre, avec quelques amis, une frégate, «La Légère». Ce sera le départ d'une brillante mais courte carrière de corsaire, car il mourra vers la fin de l'année 1694. Cf. E. Ducere, *Les corsaires sous l'Ancien Régime, histoire maritime de Bayonne*, 1895, p. 195.

14. «...Sa Majesté mal satisfaite de la conduite que le nommé Detchegaray a tenue dans le commandement de la frégate «Le Florissant» armée en course à Bayonne, luy fait très expresses inhibitions et défenses de commander aucun bâtiment en guerre à peine de désobéissance. Enjoint Sa Majesté aux officiers de l'amirauté de cette ville de luy déclarer le contenu du présent ordre, de le faire enregistrer au greffe de cette amirauté et de tenir la main à cette exécution... le 9 janvier 1697» (enregistré le 30 janvier 1697). Registre B 8707 (AD des Pyrénées-Atlantiques).

15. «... contenant les noms et prénoms, la naissance et demeure des hommes de son équipage...». Les registres font peu allusion aux hommes d'équipage, mais ils apprennent qu'ils ont pris la fâcheuse habitude de demander aux armateurs des avances de plus en plus importantes sur les prises que l'on appelle «deniers d'adieu», en raison des risques de non-retour. Ceci a pour conséquence directe de décourager les armateurs. L'article 9 de l'édit du 25 novembre 1693 règle ainsi le montant du denier d'adieu et fait défense aux armateurs d'y contrevenir. En même temps, il ordonne que l'équipage monte à bord 24 heures après que le vaisseau soit déclaré prêt à prendre la mer. L'équipage est averti du départ par tambour. Les contrevenants risquent une peine de fers, une mise au carcan pendant trois jours, d'être condamnés à rapporter les avances ou bien un mois de prison (AD des Pyrénées-Atlantiques, registre B 8702).

certifié¹⁵. Il est surtout dans l'obligation de fournir une caution. L'exigence de ce dépôt est réclamée lors de l'enregistrement de la commission¹⁶. L'ordonnance de la marine de 1681 va la fixer à 15.000 livres, somme importante, qui demande le plus souvent une association d'amateurs. Ces armateurs-cautionnaires sont le plus souvent des *bourgeois et marchands* ou d'anciens corsaires reconvertis dans l'armement. Jean Périz, Pémartin et Dominique de Haranader, Duconte; Sopite; Chibau ou encore de Jalday et Michel de Béreau s'engageront souvent dans l'armement en guerre. Même le duc de Gramont, gouverneur de Bayonne et cousin du roi se portera caution. Ensuite, avant de prendre la mer, le capitaine corsaire doit s'assurer de la salubrité de son navire et de son armement suffisant.

- Une fois en mer, le corsaire doit également respecter les règles de la Course. Il doit lui-même arborer le pavillon de la nation pour lequel il navigue en guerre. Ensuite, lorsqu'un navire est en vue, il doit tout d'abord connaître sa nationalité. Il tire donc un coup de semonce, qui est une charge à blanc, pour le faire stopper. Si le vaisseau s'arrête, amène les voiles et montre ses papiers justifiant son voyage, le corsaire doit le laisser repartir librement. S'il cherche à s'enfuir, le corsaire tire dans les voiles pour l'obliger à nouveau à s'arrêter. S'il riposte, la course s'engage.

La course doit être la plus rapide et la plus silencieuse possible pour ne pas attirer les navires qui pourraient croiser alentour. Les bateaux qu'utilisent les corsaires basques sont des navires de tonnage moyen, entre 50 et 200 tonneaux spécialement construits pour la course, en particulier les frégates et les pinasses. Elles sont légères et rapides mais avec un armement réduit en canons. Seules les frégates prêtées par le roi, tel que «L'Aigle» confiée à Joannis de Suhigaraychipy, pourront aller jusqu'à 400 tonneaux mais toujours en dessous de 44 canons¹⁷. D'autres types de navires seront plus exceptionnellement utilisés comme le brigantin, la galiote, la barque longue, la flûte, le libot et la tartane.

L'abordage peut s'effectuer de deux techniques différentes. Il peut se faire de bout en bout en venant reposer l'avant du corsaire sur l'arrière de l'en-

16. Article 3 du Titre IX Des prises, ordonnance de 1681 (*Pardessus*, Tome IV, 302). Cette caution n'est pas exigée avant 1674. Avant cette date, seule une prestation de serment était imposée. Le ou les cautionnaires s'engagent à payer les dommages et intérêts et amendes auxquels ils pourraient être condamnés. La caution n'est pas exigée en revanche pour les bateaux de faibles tonnages et lorsqu'il s'agit de vaisseaux prêtés par le roi.

17. Les navires utilisés par les corsaires peuvent se diviser en trois catégories : les bâtiments inférieurs à 50 tonneaux, ensemble de canots, chaloupes ou barques qui nécessitent un financement local et qui sont souvent reconvertis pour la guerre avec un armement réduit. La tactique favorite de ce genre de navire est la surprise. Ensuite, viennent les bâtiments de 50 à 200 tonneaux. Ils sont construits spécialement pour la course et présentent une autonomie de plusieurs semaines. Ils sont d'un coût assez élevé et supposent des structures de financement solides, voire un partage des risques. Reste les bâtiments au-dessus de 300 tonneaux. Ces navires sont proches de ceux de la Marine royale. Parfois même ce sont des navires de l'Etat affrétés par des amateurs privés. Ils sont eux aussi d'un coût très élevé et nécessitent également des structures de financement solides.

nemi. Cette technique permet d'éviter la canonnade ennemie. Il peut également s'opérer de long en long en joignant le navire de l'ennemi par le côté: lorsque le corsaire touche le bateau ennemi, il fait feu de ses pièces pour *nettoyer le pont ennemi*, l'équipage jette les grappins pour unir les deux bâtiments, abaisse les vergues pour servir de ponts et le combat s'engage¹⁸.

- Une fois le bateau pris, il doit être ramené au port d'armement du preneur¹⁹. La commission lui indique de prendre et amener les prisonniers avec leur navire «*pouvant exercer sur eux toutes les voyes et actes permis par les loys de la guerre...*» à charge pour lui de les faire garder par son équipage. L'ordonnance de la marine de 1681 exige également le respect d'un certain nombre de prescriptions. Entre autres, le preneur doit recueillir tous les papiers concernant le navire pris qu'il doit mettre dans un sac cacheté. Il doit également enfermer toute marchandise ou autre objet jusqu'à son retour. Il est de même interdit, sous peine de poursuites, de relâcher en mer les bateaux pris et de faire des transactions avec les maîtres ou gens d'équipage. Il est de plus formellement défendu de couler les prises sauf autorisation spéciale ainsi que de quitter le navire pendant la course²⁰. De retour au port, et si le navire se retire de la course, l'équipage doit le désarmer et l'amarrer. La commission contient une dernière obligation, celle de rédiger un rapport sur les circonstances de sa prise qu'il remettra aux officiers de l'amirauté. Ce rapport va constituer la première pièce de la procédure, prélude aux jugements des prises.

2. LE JUGEMENT DES PRISES

Les corsaires avaient pris l'habitude de s'approprier leur prise en toute impunité. Pour parvenir à une meilleure réglementation de la Course, il a fallu qu'ils acceptent de se soumettre à l'obligation de faire juger leur prise pour éviter d'être poursuivi en tant que pirates et subir les peines en conséquence. Mettant en jeu des intérêts internationaux, les prises vont faire l'objet d'un règlement diplomatique. Après une lente évolution, l'organe définitif qui se chargera de juger les prises sera mis en place en 1676 et prendra le nom de Conseil des prises. Sorte de conseil extraordinaire du Conseil du roi, il n'est pas permanent. Il est créé pour chaque guerre et supprimé une fois la

18. Les commissions précisent que les bateaux doivent être chargés «*avec nombre d'hommes, de canons, boulets, poudre, plombs et autres munitions de guerre*». Certaines d'entre elles sont plus précises, indiquant *mousquets, pistolets, piques, demy-piques, grenades et pot à feu*. L'arme qu'utilise le plus fréquemment les bateaux sans canons est le pierrier, pièce d'artillerie carrée du côté de la culasse à laquelle on ajuste une sorte de fer contenant la charge de poudre. Ces pierriers tirent des cartouches faisant office de mitraille pour les abordages. Montés sur un pivot, ils permettent de tirer dans tous les sens.

19. Il peut être amené dans un autre port français, ami ou allié s'il y a péril de mer.

20. Toutes ces dispositions sont contenues dans les articles 16, 17, 18, 19 du Titre IX: Des prises, ordonnance de 1681 (*Pardessus*, Tome IV, 396) ainsi que dans le règlement du 25 novembre 1693 (AD des Pyrénées-Atlantiques, registre B 8702).

paix conclue et le dernier litige réglé. Ces arrêts, sous forme d'arrêt du Conseil d'état, sont rendus après avoir étudié les pièces de l'instruction préparatoire (A) et après avoir statué sur la validité de la prise (B).

2.1. L'instruction préparatoire

Le rapport du capitaine corsaire, ou à défaut de son officier, constitue la première pièce de l'instruction qui doit être remise aux officiers de l'amirauté. Ce rapport contient les circonstances précises de la prise: le jour, le lieu, à quelle hauteur et l'heure de la prise; si le capitaine a refusé d'amener les voiles ou de faire voir sa commission ou son congé; s'il a attaqué ou s'il s'est défendu; quel pavillon il arborait et les autres circonstances de son voyage²¹. Même si ces rapports sont relativement courts, ils permettent de connaître les scènes d'abordage et les lieux où croisent le plus souvent les corsaires basques, et cela de façon plutôt fructueuse. En voici quelques exemples:

- Un rapport de Jean Debarre est fait à l'amirauté de Bayonne le 18 janvier 1690, en l'absence du capitaine François Darresche qui *«fit rencontre le 11^e de ce mois d'un vaisseau qui faisait force de voile port gagner le port. Ce que voyant, le dit Darresche luy tira plusieurs coups de canons et l'obliger d'amener et l'ayant approché il s'en rendit maître et le mena à Saint-Jean de Luz»*²².

- La chasse, une fois engagée, peut être longue et difficile. Joannis de Suhigaraichipy, dit *«Croisicq»*, commandant la frégate du roi *«L'Aigle»*, fait, au large des côtes d'Espagne, une *«chasse jusqu'au soir avec une riposte du vaisseau de plusieurs volées de canon qui obligea Croisicq de se mestrer en estat de le combattre. L'autre, se voyant inférieur à Croisicq, arbore le pavillon de Gènes...»* et se rend²³. De même, Daguerre, commandant *«L'Aventurière»* de La Rochelle, étant à la hauteur de Machichaco, a pris *«en chasse une barque depuis dix heures du matin jusqu'au lendemain onze heures»*²⁴.

- Les corsaires basques ne sont pas non plus à l'abri de certaines mésaventures. Par le rapport du 19 février 1692, on apprend que Cabarrus, avec *«L'Amazone»* prend un navire en chasse sur les côtes du Portugal dont l'équipage se sauve à terre et fait ramener sa prise à Bayonne. Il continue alors sa route *«mais comme il estoit à la hauteur de St Oigne, il fêut, remonter par «Le Michel» dont le capitaine l'ayant abordé, le maltraita à coup de*

21. Article 21 du Titre IX Des prises, ordonnance de 1681 (*Parde ssus*, Tome IV, 397).

22. Arrêt du Conseil d'état du 15 février 1691 (AD des Pyrénées-Atlantiques, registre B 8697).

23. Arrêt du Conseil d'état du 23 octobre 1693 (AD des Pyrénées-Atlantiques, registre B 8701).

24. Arrêt du Conseil d'état du 2 septembre 1694 (AD des Pyrénées-Atlantiques, registre B 8703).

sabres dont le déclarant fut blessé à l'épaule » ...et le navire de Cabarrus est pillé²⁵.

La Course peut également s'effectuer par convoi de plusieurs navires. Un rapport de «*Croisicq*» et Harismendy commandant «*L'Aigle*» et «*Le Favory*», frégates du roi, ainsi que d'un officier du «*Prudent*» de Saint-Malo commandé par Beauchêne, va contenir le récit de la plus belle prise effectuée par les corsaires basques et bayonnais pendant la guerre de la ligue d'Augsbourg: «*Le 30 juin 1693, ils sont partis par ordre et en compagnie du sieur de La Varenne, commandant «Le Pélican». Qu'après avoir fait ensemble plusieurs prises, les sieurs de La Varenne et de Beauchêne estoient restés pour les conserver dans la baye du sud, les sieurs Croisicq et Harismendy ont surpris dans la baye aux Ours, où ils ont combattu pendant sept heures et demy parmi les glaces, quarante deux vaisseaux hollandois, qu'ils en ont brûlé deux et pris onze qu'ils ont ramené à Bayonne*»²⁶.

Ces exemples font ainsi découvrir les lieux où les corsaires basques sévissent le plus fréquemment: au sud, toute la côte espagnole jusqu'à la Corogne et la côte portugaise, ensuite la côte française jusqu'au cap Finistère et ils n'hésitent pas à se lancer également sur la route de Terre-Neuve.

Après la remise du rapport, les officiers de l'amirauté se rendent sur la prise où ils procèdent à une enquête minutieuse. Ils se font remettre tout d'abord les papiers du bateau pris contenu dans le sac cacheté et dressent un procès verbal d'inventaire des agrès et apparaux ainsi que des marchandises²⁷. Ensuite, ils interrogent les prisonniers pour connaître leur nationalité, la nationalité du propriétaire du vaisseau et à qui appartiennent les marchandises²⁸. Ils auditionnent également les membres de l'équipage preneur pour vérifier la véracité du rapport. Ces interrogatoires et auditions sont exigés par l'ordonnance de 1681. Pour terminer l'instruction, les officiers de l'amirauté présentent de nouveau les papiers au capitaine du navire pris qui doit les signer²⁹.

25. Arrêt du Conseil d'état du 14 juin 1692 (AD des Pyrénées-Atlantiques, registre B 8699).

26. Arrêt du Conseil d'état du 24 janvier 1694 (AD des Pyrénées-Atlantiques, registre B 8702).

27. Ils visitent les chambres, armoires, écoutilles et fond de cale du vaisseau qu'ils font sceller du sceau de l'amirauté pour éviter les vols. Article 22 du Titre IX: Des prises, ordonnance de 1681 (*Pardessus*, Tome IV, 387).

28. A titre d'exemple, voici un extrait de l'enquête sur la prise «*la Sainte Marie*» de Hambourg ramenée par le Chevalier Grenié, commandant «*l'Entrepreneuse*», frégate du roi, fin octobre 1694: «*...procès verbal de transport sur la prise dudit contenant inventaires de ses agrès et apparaux. L'apposition des sceaux et l'establisement de gardiens. Interrogatoire presté ledit jour de Herman Mullier, natif de Copenhague, n'ayant aucun domicile fixe, maistre sur la prise dans lequel il déclare que ledit vaisseau appartient à Mathieu Quesken et Abraham Philippe Deveer, marchands, l'un de Dantzick et l'autre Hambourgeois, demeurant à Bilbao et allant à Lisbonne, lequel a esté pris naviguant sous pavillon hollandois. Interrogatoire ledit jour de Junquen Vantschastin, demeurant à Hambourg quy est conforme à celui du maistre...*». Arrêt du Conseil d'état du 2 novembre 1694 (AD des Pyrénées-Atlantiques, B 8704).

29. Article 24 du Titre IX: Des prises, ordonnance de 1681 (*Pardessus*, Tome IV, 387). Un traducteur est nécessaire car toutes les pièces doivent être en français.

Les pièces constitutives de l'instruction sont ensuite envoyées au Conseil des prises qui va statuer sur la validité de la prise.

2.2. La validité des prises

Un premier rapport, sur les pièces de l'instruction, est rédigé par un commissaire attaché au Conseil des prises. Après son avis, la prise peut être jugée dans les huit jours.

L'ordonnance de la Marine de 1681 énumère les différents cas de bonne prise qui regroupent:

- les vaisseaux appartenant aux ennemis et aux pirates sans commissions de princes ou souverains,
- les vaisseaux qui combattent sous un autre pavillon que celui de l'État ayant délivré la commission, ou combattant avec des commissions de deux princes ou deux États différents,
- les vaisseaux capturés sans chartes-parties, connoissements ou factures,
- les vaisseaux transportant des marchandises appartenant à des ennemis et les vaisseaux ennemis, même s'ils transportent des marchandises françaises ou appartenant à d'autres nations amies ou alliées.

Sur un rapport du 13 mars 1690, «*Croisicq*» déclare ainsi s'être rendu maître d'un navire hollandais avec sa frégate «Le Saint-Jean de Gramont». L'interrogatoire de l'équipage pris prouve que le vaisseau a bien été chargé par des Hollandais, ennemis de l'État. «... *Sa Majesté estant en son conseil a déclaré et déclare le dit vaisseau «Left Feirmin» et ensemble lesdites marchandises de son chargement de bonne prinze...*»³⁰.

Le même «*Croisicq*», sur un nouveau rapport du 15 mars 1690 indique qu'il a fait la chasse à un bâtiment hollandais qui s'est réfugié dans un port espagnol et dont tout l'équipage est hollandais. Le caractère ennemi de la prise étant flagrant, les juges de l'amirauté de Bayonne jugent la prise bonne en première instance, puis le roi en son conseil: «... *a confirmé et confirme le jugement du 20 avril 1690 de bonne prize...*»³¹. Mais il n'y a pas que les vaisseaux et les marchandises qui peuvent être déclarés de bonne prise. Les corsaires ont également le droit de rançonner le vaisseau pris³².

30. Arrêt du Conseil d'état du 20 juin 1690 (AD des Pyrénées-Atlantiques, B 8697).

31. Arrêt du Conseil d'état du 29 mai 1690 (AD des Pyrénées-Atlantiques, B 8697).

32. Cette possibilité n'est pas nouvelle puisque le Consulat de la mer (XIII^e) évoque déjà les rançons. Louis XIV va fixer de nouvelles règles dans une ordonnance du 2 décembre 1693 dans laquelle il fixe une somme minimale de rançon à 1.000 livres et une maximale à 10.000 livres (AD des Pyrénées-Atlantiques, registre B 8702). Pour encourager la Course, une nouvelle ordonnance interviendra le 6 février 1697 permettant aux navires corsaires armés pour l'Amérique de rançonner jusqu'à 30.000 livres (AD des Pyrénées-Atlantiques, registre B 8707). Des sommes inférieures à 1.000 livres seront quand même déclarées de bonne prise lorsque le bateau rançonné était de faible valeur.

Après la déclaration de bonne prise vient son adjudication. Elle se fera différemment selon que la prise ait été réalisée par un navire privé, par une frégate du roi ou bien si elle a été collective.

Pour les navires privés, les adjudications seront ainsi formulées: «... *les a adjugé et les adjuge audit Suhigaraychipy*». Il s'en suit l'ordre de vente et la remise du prix: «ordonne que le tout sera vendu et le prix a luy remis...»³³. Ensuite le capitaine preneur partage le fruit de la prise entre le ou les armateurs du vaisseau ainsi qu'avec son équipage suivant les conventions qu'ils auront passées entre eux. Quand la prise est effectuée par un vaisseau du roi, la déclaration de bonne prise est à son profit, la capture lui est adjugée et le prix de la vente doit être remis au receveur du trésorier de la Marine à Bayonne.

Lorsque plusieurs corsaires s'associent pour une capture, les adjudications respectent le rôle de chacun. La prise est généralement partagée suivant la force des canons, armements et équipages de chaque bâtiment et cela même si des vaisseaux du roi ont participé à la prise. Par exemple, le 13 avril 1693 est jugée une prise de cinq bâtiments anglais pris conjointement par deux vaisseaux du roi «L'Aigle» et «Le Favory», et la «Légère» commandée par «*Croisicq*» et «La Princièrè» commandée par Dolabaratz. Le roi confisque un quart de la prise à son profit et les trois autres quarts au profit de «*Croisicq*» et Dolabaratz. Le quart du prix de la vente sera remis au receveur du trésorier de la Marine et les trois autres quarts aux deux capitaines corsaires. Le partage de la prise des onze navires hollandais pris dans la baie aux Ours s'effectuera entre trois vaisseaux du roi, «*plus tous ceux qui se sont intéressés avec Sa Majesté dans l'armement desdits vaisseaux*» et enfin, avec Jacques de Beauchêne, commandant «Le Prudent»³⁴.

Certaines prises, en revanche, peuvent être déclarées de mauvaise prise. Il s'agit de captures faites sur des amis, alliés ou neutres, bâtiments porteurs de passeports en cours de validité ou tous papiers officiels autorisant le voyage. Durant la guerre de la Ligue d'Augsbourg, elles concerneront particulièrement les captures de bâtiments danois, portugais ou basques espagnols porteurs d'un passeport obtenu en vertu du Traité de Bonne correspondance de 1694. Ce traité est conclu entre le gouverneur de Bayonne et les habitants du Labourd avec le seigneur de Biscaye et le gouverneur du Guipuzcoa. Après ratification des souverains français et espagnols, il permet aux basques des provinces maritimes du Labourd, de la Biscaye et du Guipuzcoa, de maintenir leurs relations commerciales et commerce maritime alors que leurs pays respectifs sont opposés dans un conflit.

Pour une prise faite par François Darresche, le 18 janvier 1690: «*Inte - rogatoire présenté par George Eylman du 19 janvier 1690 qu'il est demeu -*

33. Arrêt du Conseil d'état du 20 juin 1690 (AD des Pyrénées-Atlantiques, B 8697).

34. Arrêt du Conseil d'état du 24 juin 1694 (AD des Pyrénées-Atlantiques, B 8702).

rant à Alsen au Danemarq maistre sur ladite prize «Le Prophète Esau» appartenant à Jean Elia, marchand, demurant audit Alsen... Il fit route vers Saint Sebastien où il de voit porter les dites marchandises, qu'il naviguait avec passeport du roy du Danemarq... Vu le passeport du roy du Danemarq et autres pièces jointes à la procédure, vu aussy la requête signée par le dit Elia affin de main levée du vaisseau et des marchandises de son chargement... Sa Majesté égard à la requête de Jean Elia luy a fait et fait pleine et entière main levée dudit vaisseau «Le Prophète Esau» ensemble les marchandises de son chargement ordonné que le tout luy sera incessamment remis...»³⁵. Un jugement de main levée entraîne donc la restitution immédiate des biens capturés à tort, mais peut également inclure la condamnation du corsaire. Ainsi, pour un bâtiment basque espagnol navigant sous Traité de Bonne correspondance, le jugement de main levée comprend: «condamnation de Achart, ses armateurs et cautions à rendre et restituer les effets enlevés dudit vaisseau mentionnés à l'inventaire paraphé par les officiers de l'amirauté de Bayonne et aux dommages et intérêts lesquels nous avons liquidé à la somme de deux cents livres...»³⁶.

Ces jugements peuvent également contenir une condamnation pénale si le délit de pillage est reconnu. Ce sera notamment le cas pour Dutil, capitaine preneur «emmené à la prison du siège de l'amirauté de Bayonne.»³⁷.

Il est également possible qu'une prise puisse susciter un jugement mixte, c'est-à-dire qu'une partie d'entre elle, soit le bâtiment, soit la marchandise, soit déclarée de mauvaise prise et que l'autre partie soit, au contraire, déclarée bonne.

Il reste à évoquer les cas de *reprise*. Pour qu'une reprise soit déclarée bonne et adjugée au preneur, il faut que le vaisseau pris par les ennemis soit resté un minimum de 24 heures entre leurs mains. C'est ainsi que «*Croisicq*», avec «Le Saint-Jean de Gramont», reprend sur un corsaire espagnol, le 17 juin 1690, un bâtiment français, «Le petit français» d'Olonne pris deux jours avant, le 15 juin. La prise est vendue et son prix confisqué «*jusqu'au jugement sur le fond par le Conseil des prises*». La bonne prise est confirmée par l'arrêt du Conseil d'Etat du 28 septembre 1690³⁸. Si la reprise s'effectue avant le délai de 24 heures, «il (le navire) sera rendu au propriétaire qui le réclamera dans l'an et jour, à la réserve du tiers qui sera donné au navire qui aura fait la recousse»³⁹. Les propriétaires du «Saint-Bernard» bénéficient ainsi «*d'une pleine et entière main levée de ladite barque et des marchandises*

35. Arrêt du Conseil d'état du 15 février 1691 (AD des Pyrénées-Atlantiques, B 8697).

36. Ordonnance du comte de Toulouse, amiral de France, du 20 octobre 1696, enregistrée le 12 novembre 1696 (AD des Pyrénées-Atlantiques, B 8706).

37. Arrêt du Conseil d'état du 24 novembre 1673 (AD des Pyrénées-Atlantiques, B 8695).

38. Arrêt du Conseil d'état du 25 septembre 1690 (AD des Pyrénées-Atlantiques, B 8697).

39. Article 8, Titre IX: Des prises, ordonnance de 1681 (*Pardessus*, Tome IV, 385).

de son chargement, qu'elle soit remise auxdits propriétaires ou à ceux qui seront chargés de leur pouvoir après toutefois qu'ils auront payé le tiers de la valeur à ceux qui sont justifiés dans l'armement de la frégate «L'Aigle» suivant l'estimation qui en sera faite...»⁴⁰.

180 prises seront ainsi jugées en neuf années de guerre dont environ 130 seront déclarées de bonne prise. On comprend que la Course ait pu ainsi contribuer à la prospérité des ports basques grâce aux profits des prises et la stimulation des chantiers navals, bien que ses résultats soient modestes en rapport avec la Course malouine ou dunkerquoise. Elle aura eu également pour conséquence l'encombrement des ports. A ce sujet, le duc de Gramont déclare, en 1692, à Louis XIV, que «l'on passe de la maison où logeait Votre Majesté à Ciboure sur un pont de navires attachés les uns aux autres»⁴¹.

En revanche, le XVIII^e siècle marquera le déclin progressif, en dehors de la période de la guerre de Sept ans (1756-1763), de la guerre de course privée en raison de la participation grandissante du roi. Corsaires et amateurs basques vont donc se désintéresser peu à peu de la Course, leurs vaisseaux étant de force inférieure aux escadres royales, et vouloir rivaliser en puissance aurait nécessité un financement dépassant leur capacité. La guerre de Course sera remise à l'honneur lors des guerres de la République grâce aux exploits de Surcouf et de Duchesne. Jusqu'à la moitié du XIX^e siècle, la Course restera licite tout en étant peu utilisée. L'activité classique des corsaires prendra alors fin avec le traité de Paris en 1856.

40. Arrêt du Conseil d'état enregistré le 10 mars 1696 (AD des Pyrénées-Atlantiques, B 8705).

41. Ducéré (Etiemme), op., cit, p 198.