



HAL
open science

La pratique de la course en mer Méditerranée d'après les registres de l'intendance sanitaire de Marseille pendant la guerre de Sept Ans (1756-1763)

Simon Guillot

► To cite this version:

Simon Guillot. La pratique de la course en mer Méditerranée d'après les registres de l'intendance sanitaire de Marseille pendant la guerre de Sept Ans (1756-1763). Histoire. 2024. dumas-04711957

HAL Id: dumas-04711957

<https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-04711957v1>

Submitted on 27 Sep 2024

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Copyright

Année universitaire 2023-2024



Mémoire de Master 1 – Histoires Militaires et études de défense

La pratique de la course en mer Méditerranée d’après les registres de l’intendance sanitaire de Marseille pendant la guerre de Sept Ans (1756-1763)

Préparé par Simon GUILLOT

Sous la direction de Monsieur Thierry ALLAIN,
Maître de conférences en Histoire Moderne.



*Illustration 1 : « Intérieur du port de Marseille » Joseph Vernet, 1754, huile sur toile, 1,65 x 2,63 mètres
Musée national de la Marine, Dépôt du Musée du Louvre, inv. 8294*

Remerciements

En tout premier lieu, je souhaiterais remercier mon directeur de mémoire, monsieur Thierry Allain. Monsieur Allain a parfaitement su m'aiguiller sur le choix de mon sujet dans un premier temps, puis m'a accompagné tout au long du semestre que ce soit par courriel ou par rendez-vous afin de me prodiguer des conseils divers et variés, qui ont su embellir et améliorer mon travail.

Ensuite, j'aimerais remercier monsieur Xavier Bidard que j'ai rencontré sous les conseils de monsieur Allain. Les conseils méthodologiques, bibliographiques, la découverte de nouveaux outils de travail ainsi que les encouragements furent d'une grande aide pour ce premier travail de recherche. Sans son contact, peut-être que certains axes présents dans ce mémoire n'auraient pas vu le jour !

Pour continuer, j'aimerais énormément remercier mes parents, Cécile et Christian Guillot, pour leur soutien indéfectible tout au long de ce travail.

Comment ne pas remercier mes amis : Vincent Bazin, Lucie Cadel, Thomas Chabrilat, Damien Mourgues, Auguste Moutton et Clément Renard, avec qui les séances de travail du mémoire furent tout particulièrement intéressantes, drôles et enrichissantes pour nos travaux respectifs.

Enfin, j'aimerais porter une attention particulière à Vincent Bazin et Lucie Cadel, qui ont pris la peine et le temps de relire plusieurs fois ce mémoire afin de dénicher la moindre faute de syntaxe ou d'orthographe présente, merci.

Liste des abréviations :

AD BdR : Archives départementales des Bouches du Rhône

Introduction :

Jean-Gaspard Vence, né à Marseille en 1747 et mort le 12 mars 1808 à Versailles était un corsaire et officier de marine française pendant la guerre d'indépendance américaine, mais aussi un amiral sous la Révolution. La chambre de commerce de Marseille écrivait à son sujet « Il a mérité les plus grands éloges pour les marques de valeur qu'il a donné en remplissant la destination qu'il avait pour Saint-Domingue ; après avoir soutenu plusieurs combats dont il s'était tiré avec autant de succès que de bravoure, il tomba à son atterrage à Saint-Domingue au milieu d'une douzaine de corsaires parmi lesquels il y avait trois vaisseaux de guerre ; il se battit contre plusieurs de ces corsaires et fut enfin obligé de se rendre à l'un des vaisseaux de guerre de 60 canons ». Si l'activité corsaire est décrite par les plus grands historiens ayant travaillé sur la ville comme une activité secondaire voire inexistante, il est possible de voir au travers d'exemples comme Jean-Gaspard Vence, qu'elle est présente au XVIII^{ème} siècle et qu'elle remplit un rôle important dans la structure, le maintien économique de la ville, et l'aspect militaire sur mer pour le Royaume. Pour ce qui nous intéresse, nous verrons que la pratique de la course a ainsi joué un rôle majeur dans la conduite de la guerre de Sept Ans.

Au mois de janvier 1755, la Grande-Bretagne envoie des renforts en Nouvelle-Angleterre afin de pouvoir affronter le Canada Français et d'y mettre un terme. La France réagit dans la foulée en envoyant une escadre de neuf vaisseaux armés en flûte (dépourvus de leurs canons pour le transport) qui transportent les troupes destinées au Canada Français, dont la charge est confiée à Dubois de La Motte¹. Sa traversée se déroule sans accroc, cependant le 8 juin, celui-ci est victime d'une attaque de Boscawen, amiral britannique, qui profite de la division de la flotte pour s'attaquer au *Dauphin Royal* à l'*Alcide* et au *Lys*². Il leur demande de saluer le pavillon britannique, les Français refusent et s'en suit un combat de plusieurs heures qui se solde par une victoire anglaise. Par la suite, plusieurs agressions basées sur le même schéma eurent lieu avant la déclaration de guerre, auxquelles vient s'ajouter la rafle perpétrée par la marine britannique, ordonnée par Londres au vice-amiral Hawke le 6 août 1755. Les Britanniques s'emparent de plus de trois cents bâtiments de commerce français, rapidement revendus en Angleterre pour une somme de trente millions de livres tournois³. Ladite rafle s'accompagne automatiquement de l'emprisonnement des gens de mer, privant ainsi la France

¹ MONAQUE Rémi, *une histoire de la marine de guerre française*, Perrin, Paris, 2016, p. 164.

² *Ibid.*

³ MONAQUE Rémi, *op. cit.*, p. 165.

de personnels qualifiés qui font la force de la flotte de Louis XV. De fait, ce sont des milliers de marins français qui patientent dans les geôles anglaises, les « pontons » avant même le début du conflit. Les actes britanniques choquent et la cour de France est stupéfaite, en témoignent ces mots du ministre français en Angleterre : « Quoique la cour de Londres nous eût inspiré quelque défiance de ses intentions, nous n’imaginions pas qu’elle portât l’injustice, la violence et la mauvaise foi au point de manquer sans pudeurs à la loi des traités, à toutes les assurances que les ministres anglais nous ont données et aux bienséances les plus communes »⁴.

Carte 1 : Situation géographique de Minorque



La réaction française se fait le 18 avril 1756, en cette date, le Royaume de France entreprend la prise de Minorque, un port de commerce anglais d’une importance stratégique conséquente, puisque situé au milieu de la mer Méditerranée, et peut-être en temps de guerre, un repère de corsaire important ou alors un lieu de ravitaillement pour les bâtiments de la marine royale anglaise. Le 10 avril, une flotte part de Toulon avec à son bord, douze mille hommes du

⁴ A. E., C. P., Angleterre, 439, fol. 255r, Antoine-Louis Rouillé au duc de Mirepoix, Compiègne, 18 juillet 1755.

corps expéditionnaire commandé par le duc de Richelieu. Dès leur arrivée le 18 avril, le siège est mis sur le fort Saint-Philippe, capitale de Minorque⁵. La flotte anglaise n'arrive qu'un mois plus tard et engage un combat classique avec la flotte d'escorte commandée par La Galissonnière qui n'est que de douze bâtiments, face à l'amiral anglais qui en compte treize dont un bâtiment de trois ponts. Après un combat où les deux belligérants se contentent d'échanger des salves à moyenne distance, l'amiral anglais décide d'un repli à Gibraltar fortement condamné par la Couronne anglaise. Cette victoire permet au duc de Richelieu le maintien du siège sur la capitale et l'obtention de la capitulation de la garnison britannique. Cette victoire foudroyante pour le royaume de France marque donc le début du conflit par un succès critique qui permet aux Français d'élargir leur contrôle sur la mer Méditerranée, tout en offrant aux corsaires provençaux et plus précisément marseillais, un champ d'action un peu mieux sécurisé.

Qu'en est-il de la situation maritime française en ce temps-là ? En 1756, voilà deux ans déjà que le budget de la marine française est en constante élévation. En effet, depuis 1754, ce dernier, sous Machault d'Arnouville, s'élève à dix-huit millions de livres. L'année suivante, ce chiffre passe à trente-et-un million puis à quarante millions en 1756. La Royale aligne 57 vaisseaux et 31 frégates contre 117 vaisseaux et 74 frégates anglaises⁶. Au début de la guerre comme cela fut déjà abordé brièvement plus haut, la marine est en difficulté du fait de la rafle conséquente que les Anglais ont effectuée en violant les traités qui les liaient à la France. Après les désastres maritimes du début de la guerre, la course est la première action maritime à relever la tête pour la Couronne et se déploie de manière beaucoup plus efficace. En effet, à partir de la guerre de Succession d'Autriche, la guerre de course ne s'effectuait plus en escadrilles, mais en ordre dispersé, ce qui rend les corsaires plus vulnérables, mais leur confère une mobilité plus grande et une zone d'action plus large⁷. Pendant la guerre de Sept Ans, la guerre de course fut plus que vitale pour le Royaume de France. Elle permit de soulager sa marine grâce aux corsaires qui protégeaient les ports, couraient les bâtiments marchands ennemis ainsi que les bâtiments les escortant⁸. Dans le cadre de cette guerre, même si la course granvillaise ou dunkerquoise avait été efficace dans le cadre de ses traditions, ce n'est pas dans la mer du Nord et dans la Manche que l'essentiel de l'activité corsaire se déploya pendant la guerre, mais bien

⁵ MONAQUE Rémi, *op. cit.*, p. 167.

⁶ *Ibid*, p. 145.

⁷ MERRIEN Jean, *Histoire des corsaires*, l'Ancre de Marine, Saint-Malo, 2000, p. 149.

⁸ BLONDY Alain, *Pirates, corsaires et flibustiers*, Perrin, Paris, 2021, p. 244.

en mer Méditerranée. En effet, Versailles avait fait de ces deux espaces maritimes un piège pour leurrer les Anglais, en faisant peser la menace d'un débarquement sur leur sol⁹. Les zones terrestres du bassin occidental de la mer Méditerranée étaient, elles, presque totalement contrôlées par la maison de Bourbon qui régnait en France, en Espagne, en Sicile, à Parme et à Naples. Le renforcement de la position méditerranéenne par la prise de Minorque facilita grandement les manœuvres maritimes pour la Royale, l'Angleterre ne possédant plus que le détroit de Gibraltar, véritable artère de la Méditerranée. En guise de renforcement, la France se dota d'un vaste réseau de renseignement méditerranéen et ainsi, le bureau de la marine et la chambre de commerce marseillaise étaient en mesure de fournir de précieuses informations. Celles-ci portaient principalement sur la course anglaise, la course barbaresque et la course gréco-russe en Méditerranée. Pour les Anglais, la guerre se joue dans l'Atlantique et dans les colonies d'Amérique, pour la France elle se joue sur le vieux monde et en Méditerranée. Comme le souligne Alain Blondy, c'est la différenciation des objectifs de guerre de chaque nation qui explique cette différence de stratégie¹⁰. Pour Londres, cette guerre vise à ôter aux Français leur empire colonial, tandis que Versailles avait pour objectif de favoriser les marchands français afin qu'ils puissent continuer à déverser leurs produits exotiques en Europe (par exemple le sucre venant des Antilles). La guerre de course pendant ce conflit prend aussi une dimension méditerranéenne très importante pour la France. Même si c'est dans l'Atlantique que la guerre de course se perd, on retrouve en Méditerranée une attraction particulière pour celle-ci. Plusieurs ports de cette région connaissent une affaire florissante en temps de guerre grâce au commerce, comme le port italien de Livourne par exemple¹¹. Les corsaires occupent donc une part importante durant la guerre de Sept Ans. La Royal Navy détenant la suprématie sur les mers, la guerre asymétrique se présente de fait comme la seule que la Royale peut employer correctement. De plus en 1758, la Grande-Bretagne mobilise toutes les forces du pays pour une contre-offensive¹². Ce grand mouvement est permis par la large domination anglaise qui figure au milieu du XVIII^{ème} siècle. En effet, un bâtiment de guerre anglais est en moyenne 60% du temps à la mer contre 15% pour un vaisseau français¹³. La même année Versailles supprime le dixième de l'Amiral au travers d'un édit qui permet aux armateurs un retour de prise plus

⁹ *Ibid.*

¹⁰ *Ibid.*

¹¹ CARRIÈRE Charles, and COURDURIÉ Marcel, "Les Grandes Heures de Livourne Au XVIII^e siècle. L'exemple de La Guerre de Sept Ans." *Revue Historique*, vol. 254, no. 1 (515), 1975, pp. 39–80. *JSTOR*, <http://www.jstor.org/stable/40952447>.

¹² BRIOIST Pascal, *Espaces maritimes au XVIII^e siècle*, Atlande, Paris, 1997, p. 46.

¹³ JACQUIN Philippe, VERGÉ-FRANCESHI Michel, *Les Européens et la mer : de la découverte à la colonisation (1455-1860)*, Ellipses, Paris, 1997, p. 176.

rentable¹⁴. Pour le Royaume de France, il faut absolument privilégier l'activité corsaire, vitale pour continuer à faire face aux Anglais sur mer. C'est dans ce contexte-là qu'il est intéressant de se pencher sur le port de Marseille, interface incontournable du commerce français en méditerranée.

« La course à Marseille n'a pas d'historien »¹⁵. C'est par ces mots que Charles Carrière confirmait dans sa thèse les propos de Paul Masson, où il décrivait ainsi la pratique de la course à Marseille : « Les Provençaux, et particulièrement les Marseillais n'avaient pas le tempérament combatif, ni les traditions des Dunkerquois et des Malouins »¹⁶. La pratique de la course fut déjà traitée grâce aux ouvrages de nombreux historiens tels que Gilbert Buti et Philippe Hrodej qui ont produit une histoire globale des pirates et des corsaires¹⁷, mais aussi un dictionnaire des « trajectoires individuelles » qui permet de ne pas se limiter aux périodes de guerres et qui « dépasse grandement le cadre européen »¹⁸. Dans le cadre des ouvrages généraux traitant de l'ensemble des périodes, des corsaires variés impliqués dans des situations géographiques différentes, il est possible de se référer à Jean Merrien avec son ouvrage *Histoire des corsaires*¹⁹. Alain Blondy s'inscrit dans le même registre avec son travail *Pirates, corsaires et flibustiers*²⁰, qui dresse un tableau de la course à l'époque moderne sur différents chapitres, dont l'un est exclusivement consacré à ladite pratique. Pour recentrer sur l'espace méditerranéen, Gilbert Buti a aussi produit un ouvrage où il regroupe plusieurs textes traitant de sujets différents sur les corsaires et les forbans en Méditerranée²¹. Pour aller plus loin dans l'historiographie liée aux corsaires en Méditerranée, il est possible de se pencher sur des travaux qui traitent de certains aspects de la course. L'ouvrage de Michel Vergé-Franceschi et Antoine-Marie Graziani, qui est un regroupement de textes concernant la course en Méditerranée, en est l'archétype²². Cet ouvrage comprend des textes sur les aspects de la course marocaine, mais aussi sur les effets de la course dans le domaine économique pendant des conflits spécifiques.

¹⁴ BUTI Gilbert, HRODEJ Philippe, *Histoire des pirates et des corsaires de l'antiquité jusqu'à nos jours*, CNRS Édition, Paris, 2016, p. 291.

¹⁵ CARRIÈRE Charles, *Négociants Marseillais au XVIII^e siècle, contribution à l'étude des économies maritimes*, Institut historique de Provence, 1973, Volume 1, p. 522.

¹⁶ MASSON Paul, *Levant XVIII^e siècle*, p. 319.

¹⁷ BUTI Gilbert, HRODEJ Philippe, *Histoire des pirates et des corsaires : De l'Antiquité à nos jours*, CNRS Edition, Paris, 2016.

¹⁸ BUTI Gilbert, HRODEJ Philippe, *Dictionnaire des corsaires et des pirates*, CNRS Edition, Paris, 2013, p XX-XXI.

¹⁹ MERRIEN Jean, *Histoire des Corsaires*, L'Ancre de Marine, Saint-Malo, 2000.

²⁰ BLONDY Allain, *Pirates, corsaires et flibustiers*, Perrin, Paris, 2021.

²¹ BUTI Gilbert, *Corsaires et forbans en Méditerranée (XIV^e-XXI^e siècle)*, Riveneuve éditions, Paris, 2009.

²² VERGÉ-FRANCESCHI Michel, GRAZIANI Antoine-Marie, *La guerre de course en Méditerranée (1515-1830)*, Alain Piazzola, Ajaccio, 1999.

Ces travaux, bien que mentionnant la course dans l'aire méditerranéenne, évoquent très peu Marseille comme un port possédant une activité corsaire développée et active. S'il est possible de retrouver pour le port de Granville par exemple, des ouvrages consacrés uniquement à la course²³, ça n'est pas le cas pour Marseille bien au contraire. Comme le soutient Charles Carrière : « Napoléon Gallois, dans son ouvrage les corsaires français sous la République et l'empire consacrait huit lignes à Marseille dans un ensemble de 944 pages ! »²⁴. Marseille était pourtant en 1793, le port qui lance le plus de bâtiments corsaires selon les propos de Jules François Lecomte et Fulgence Girard, contemporains des événements :

« Marseille, Saint-Malo et Dunkerque furent ceux de nos ports qui se distinguèrent davantage par le nombre de leurs armements : 33 corsaires quittèrent cette première place dès l'origine de la guerre ; Saint-Malo en expédia 17 ; 28 sortirent de la rade du Havre et 24 du port de Dunkerque²⁵. »

Le renouveau de la course française sous la Révolution française se fit sentir et Marseille se trouve être le port le plus impliqué. Si Charles Carrière minore le phénomène corsaire à Marseille, il en va de même pour les autres auteurs traitant de la course en Méditerranée où la cité phocéenne n'apparaît que très peu. Dans un chapitre consacré au « retour de la scène Méditerranéenne au XVIII^e siècle »²⁶, Alain Blondy mentionne la guerre de Sept Ans comme vectrice d'un essor de la course en Méditerranée, mais ne fait aucun cas du port de Marseille qu'il ne cite pas une seule fois. Cette omission de Marseille en tant que port corsaire nous amène à nous pencher plus attentivement dessus, et ce au travers d'une source en particulier : l'intendance sanitaire de Marseille.

L'objectif de ce travail consiste donc à mettre en lumière la course marseillaise au travers de son intendance sanitaire. Ce système, en place depuis le XVII^{ème} siècle, vise à contrôler l'arrivée des bâtiments dans le port, et à s'assurer de leur intégrité sanitaire. À partir du 10 janvier 1622 on compte par dizaines les arrêts, écrits, ordonnances et lois de règlements concernant la législation sanitaire en Provence. Ce système d'intendance sanitaire est donc présent dans tous les ports de France et d'Europe au XVIII^{ème} siècle. Il s'impose comme

²³ AUMONT Michel, *Les corsaires de Granville, une culture du risque maritime (1688-1815)*, Presses Universitaires de Rennes, Rennes, 2013.

²⁴ CARRIÈRE Charles, *op. cit.*, Volume 1, p. 522.

²⁵ LECOMTE Jules-François, GIRARD Fulgence, *Chroniques de la marine française 1789 à 1830*, Hippolyte Souverain, Paris, 1836, p. 59.

²⁶ BLONDY Allain, *op. cit.*, p. 257.

nécessaire au bon fonctionnement de l'interface maritime. En effet, il permet d'éviter les propagations de maladies au travers d'un système de reconnaissance sanitaire, reliant tous les ports d'Europe et permettant d'assurer une certaine sécurité. Cette liaison se caractérise par ce que l'on appelle une « patente de santé »²⁷ que chaque bâtiment marchand, militaire ou corsaire qui rentre dans le port de Marseille ou dans n'importe quel autre port d'Europe se doit d'avoir. Celle-ci peut être « nette » quand la santé est « bonne sur l'échelle », « touchée » quand les alentours sont contaminés ou « brute » quand le port concerné est directement touché²⁸. De fait, quand le bâtiment rentre dans le port, il est directement présenté à l'intendance sanitaire de Marseille où il remet ladite patente. Sa déposition est ensuite prise en charge par l'intendant qui met par écrit tous les lieux par lesquels le bâtiment est passé, ainsi que les autres embarcations que le déposant a pu rencontrer, ou avoir une interaction. Ayant effectué ceci, la durée de quarantaine de l'équipage est estimée en fonction de l'état de sa patente. Plus elle est mauvaise, plus l'isolement demandé est long, et inversement. On note à Marseille trois types d'infractions qui sont relevées par l'intendance sanitaire. Il s'agit de : *la fraude administrative*, les *incidents à l'intérieur du Lazaret*²⁹ et les *contacts directs interdits*. Si une de ces trois infractions est relevée, le déposant est arrêté et soumis aux lois dictées par le Royaume et la Provence. La juridiction sanitaire se découpe en plusieurs étapes que voici : dans un premier temps la *procédure*. Elle correspond à la découverte de l'infraction et au traitement de celle-ci. S'ensuivent les *sanctions* dont la nature découle des textes législatifs. Malgré cela, Daniel Panzac affirme qu'elles sont toujours très en deçà de la législation³⁰. La source principale de cette étude s'appuie de fait sur une institution sanitaire importante pour la Couronne, puisqu'elle est véritablement la porte d'entrée méditerranéenne sur le territoire français. Les contrôles se doivent d'être resserrés et réguliers pour éviter une catastrophe rappelant celle de 1720 où la présence d'un seul bâtiment a entraîné l'infection de la cité entière. On observe qu'au XVIII^e siècle, dans le port de Marseille, plus de 200 000 bâtiments de tous types ont été enregistrés comme entrant dans le port, et uniquement 76 infractions ont été répertoriées³¹. Bien sûr, il est très probable qu'il y ait eu deux à trois fois plus de délits qui n'aient pas été enregistrés, mais en réalité les infractions furent pour le moins plus modestes, contrairement à ce que cela laissait présager. La source permet avec un haut degré de fiabilité de savoir précisément ce que le

²⁷ PANZAC Daniel, "Crime Ou Délit ? La Législation Sanitaire En Provence Au XVIII^e siècle." *Revue Historique*, vol. 275, no. 1 (557), 1986, p 4. *JSTOR*, <http://www.jstor.org/stable/40954342>.

²⁸ *Ibid.*

²⁹ Lieu où les équipages effectuent leur quarantaine.

³⁰ PANZAC Daniel, "Crime Ou Délit ? La Législation Sanitaire En Provence Au XVIII^e siècle." *Revue Historique*, vol. 275, no. 1 (557), 1986, p 31. *JSTOR*, <http://www.jstor.org/stable/40954342>.

³¹ *Ibid.*

corsaire a pu effectuer durant sa croisière. En effet, les intendants qui sont au nombre de quatre³², apportent avec une grande précision toutes les informations qui sont nécessaires pour comprendre le profil du corsaire. Y sont renseignés la date d'arrivée du capitaine, son nom, le lieu d'où il débute sa croisière³³ ainsi que le trajet qu'il effectue. Prenons l'exemple de la déposition du capitaine corsaire Jean André Arnoux commandant la frégate *Le Victorieux* :

« Monsieur Montagne intendant a reçu la déposition du Cap. Jean André Arnoux de la Ciotat commandant la frégate le Victorieux armé en course équipée de 152 personnes en tout qui a dit avec serment être parti de cette ville le 28 janvier et après avoir tenu diverses croisières il a abordé à Tunis le 23 février et en a fait voile le 10 mars pour continuer sa course. Il a mouillé à Alicante le 31 et en est parti le 2 du courant après y avoir fait quelques provisions³⁴. »

Après avoir pris en compte son identité, l'intendant retrace avec détail le parcours entier du corsaire pendant sa chasse, et détermine les caractéristiques des prises ramenées par celui-ci. Pour reprendre la déposition précédemment citée, l'intendant rapporte un peu plus loin dans son relevé que :

« le même jour il vit un senau et un chebeck qu'il présuma être anglais et les poursuivit l'un et l'autre le senau se réfugia sous le fort de la Moquette et il approcha du chebeck dont il se rendit maître et reconnut que c'était un corsaire anglais³⁵. »

On observe donc dans la source, un grand détail quant au descriptif apporté du corsaire en lui-même, de son trajet, mais aussi du profil de ses prises, de leur nationalité, de la manière dont elles se défendent face à la chasse. C'est grâce à la précision de ces données que nous sommes en mesure, au travers de l'intendance sanitaire de Marseille, d'émettre l'hypothèse de la présence d'une activité corsaire importante dans le port phocéén. Si la précision des données que l'on recueille est conséquente, la quantité l'est tout autant. Le corpus utilisé s'appuie sur près de 163 dépositions de corsaires qui ont été relevées dans la source des années 1756 à 1763. On y trouve donc des capitaines corsaires marseillais mais aussi des capitaines en second chargés de ramener les prises au port qui font une déposition à l'intendance sanitaire. Ces

³² *Ibid.*

³³ Il peut s'agir de Marseille ou La Ciotat (qui est un port relié à l'intendance sanitaire de Marseille) ou d'un autre port méditerranéen d'où il a débuté une nouvelle croisière.

³⁴ AD BdR 200 E 517 1761, p. 221.

³⁵ *Ibid.*

dépositions-là nous permettent parfois d'avoir la connaissance d'un corsaire dont le bâtiment principal ne passe pas dans le port, mais qui fait quand même envoyer sa prise à Marseille par le biais d'un capitaine de prise provenant de son équipage³⁶. On retrouve aussi quelques corsaires qui ne proviennent pas de Provence mais de ports d'Atlantique. On peut citer l'exemple de Georges René Pléville-le-Pelley, corsaire de Granville qui vient chasser en Méditerranée et ramène ses prises à Marseille³⁷.

Cependant, la source présente aussi certaines limites qui doivent être prises en compte dans l'argumentation. Le biais de source peut donc être important puisqu'un corsaire a la possibilité de mentir et d'omettre certains lieux qu'il a visités, ou certaines rencontres qui ne l'arrangeraient pas si jamais elles venaient à être mentionnées. Évoquer le fait d'être passé par Tunis ou d'avoir croisé un corsaire barbaresque à qui il a dû faire voir sa cargaison pourrait jouer en sa défaveur. Or, il est possible de retrouver avec récurrence dans les dépositions les mentions de ces lieux à l'image de Rouden de Cassis, capitaine du vaisseau *Le Roy Gaspard* qui mentionne avoir été obligé de relâcher à Tunis³⁸. Ou encore Jean-Joseph Cortel, enseigne du capitaine Louis Cortel commandant le vaisseau *Le Jules César*, mentionnant le fait qu'il a dû se rendre à bord d'un vaisseau barbaresque à qui il a été obligé d'exposer sa cargaison³⁹. Ces deux dépositions, pour ne citer qu'elles, mettent en avant le fait que malgré ce possible biais de source, celle-ci reste tout à fait fiable du fait de l'honnêteté des déposants qui ne paraissent pas mentir.

Ayant pu mettre en place le contexte dans lequel s'inscrit ce travail et mis en avant le poids de l'historiographie dans le sujet, nous nous demanderons : En quoi peut-on dire que la course marseillaise s'inscrit dans le développement économique du port tandis qu'elle joue un enjeu majeur dans la dynamique corsaire méditerranéenne pendant la guerre de Sept Ans ?

Notre réponse à ces questions s'organise en trois grands axes que voici. Dans un premier lieu, il s'agira d'aborder la manière dont le corsaire organise sa course en détaillant les étapes de sa planification. D'abord, nous nous demanderons d'où le corsaire provient afin de déterminer le profil de ceux qui dirigent les embarcations. Ensuite, nous verrons comment ces mêmes corsaires sont choisis par les armateurs ainsi que la composition de l'équipage et ce que

³⁶ AD BdR 200 E 513 1757, p. 39.

³⁷ AD BdR 200 E 516 1760, p. 64-65.

³⁸ *Ibid*, 200 E 513 1757, p. 116-117.

³⁹ *Ibid* 200 E 517 1761, p. 285-286.

l'intendance sanitaire de Marseille a à nous apporter sur ça. Enfin, il sera abordé une étude des itinéraires que les corsaires prennent pendant leurs croisières. Dans la deuxième partie de l'argumentation, nous définiront la manière dont le corsaire combat en Méditerranée. Cette partie-là est capitale pour comprendre les tenants et les aboutissants de la course en Méditerranée, en allant de la chasse jusqu'au combat en passant par les outils de défense dont le corsaire dispose s'il se retrouve sous attaque ennemie. La dernière partie de notre argumentation s'articule naturellement avec la précédente, puisqu'elle concerne la fin de la course ainsi que ce qui se déroule après la saisie du bâtiment marchand ou corsaire ennemi par le corsaire marseillais. Nous verrons ici ce qu'il advient de la prise du corsaire une fois qu'elle est saisie, puis nous aborderons la question du butin, c'est-à-dire quel type de butin le corsaire marseillais peut ramener en son port, et enfin nous verrons si l'activité corsaire est profitable et rentable pour la ville.

I. La course en Méditerranée : de l'embarcation à la chasse

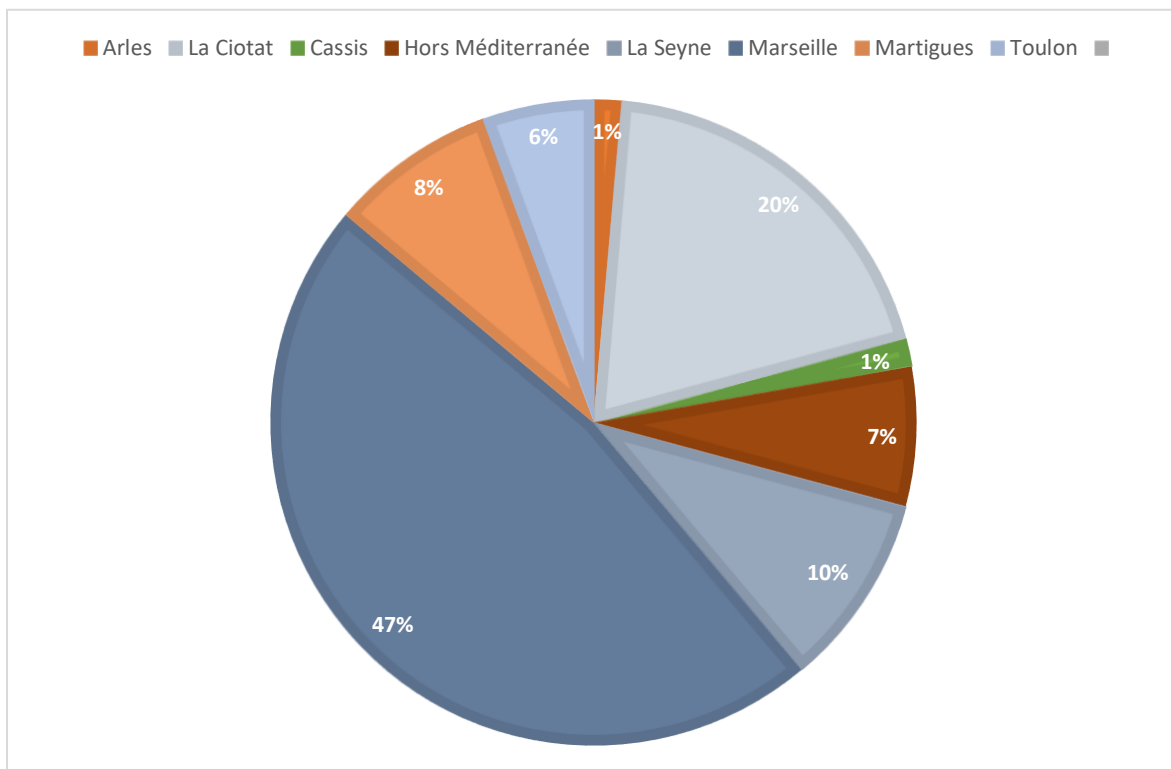
Afin de comprendre l'état de la course à Marseille, il convient d'établir dans un premier temps certains paramètres primordiaux. En effet, ces dits paramètres nous permettent d'abord d'établir la provenance du corsaire et de son équipage ainsi que les informations que nous fournit l'intendance sanitaire de Marseille. Ensuite, il convient de voir et d'analyser quelles embarcations le corsaire utilise le plus pour ses croisières. Par la suite, il apparait comme naturel d'introniser et de constater les différents trajets que le corsaire marseillais prend au cours de sa croisière en Méditerranée afin d'établir des lieux d'embuscades privilégiés pour eux.

A. Constituer l'équipage corsaire en Provence

1. Provenance et origine des capitaines corsaires

Avant de comprendre et de définir le type de bâtiment utilisé, il convient de savoir d'où proviennent les équipages et les capitaines. Dans la source utilisée, il n'est pas mentionné l'origine sociale des maîtres des embarcations, ou des membres qui composent leurs équipages. En revanche, les noms des dits corsaires ainsi que le lieu d'où ils viennent sont mentionnés. C'est à l'aide de ces données là qu'il est possible de définir la région, le village, la ville d'où les déposants viennent. Afin de pouvoir démontrer plus clairement le point mis en avant, un diagramme vient s'accorder à l'argumentation.

Diagramme 1 : Provenance des capitaines corsaires recensés dans les registres de l'intendance sanitaire 1756-1763



Sources: AD BdR 200 E 512, AD BdR 200 E 513, AD BdR 200 E 514, AD BdR 200 E 515, AD BdR 200 E 516, AD BdR 200 E 517, AD BdR 200 E 518, AD BdR 200 E 519.

Sur ce diagramme produit à partir des sources, la récurrence de certaines localités fournissant des corsaires est flagrante. Avant de pouvoir commenter correctement le diagramme ci-dessus, il convient de clarifier certains points. De fait, les sources ne sont pas toujours très claires au sujet de la provenance du capitaine corsaire, parfois la frontière entre ce que l'intendant croit être le port d'armement ou alors l'origine de la ville est floue. Par exemple, il est observable dans les sources que certains capitaines, comme Georges René Pléville-le-Pelley, commandant *l'Hirondelle*, sont marqués en provenance de Marseille, alors que l'on sait que ce patron-là provient de Granville⁴⁰ :

« Monsieur Montagne, intendant a reçu la déposition du Cap. Georges René Pleville le Pelley de Granville commandant la Barque du Roy l'hirondelle armée en course et en

⁴⁰ AD BdR, 200 E 513 1757, p.215-216.

marchandise équipée de 70 personnes en tout, qui a dit avec serment qu'étant parti de cette ville⁴¹. »

Ici, l'intendant sanitaire cite son lieu de provenance, Granville, mais aussi son port d'armement : Marseille. Même si les dépositions diffèrent dans leurs formes et qu'il n'est parfois pas précisé le lieu de provenance des corsaires, les extraits de dépositions comme celui ci-dessus donnent tout de même un support solide qui permet d'affirmer nos propos. D'autres témoignages relevés par les intendants sanitaires sont beaucoup plus flous dans leur formulation ou omettent tout simplement la provenance du déposant. Il est possible de citer comme exemple, la déposition de M. de Badie enseigne de la frégate du roi *la Gracieuse* :

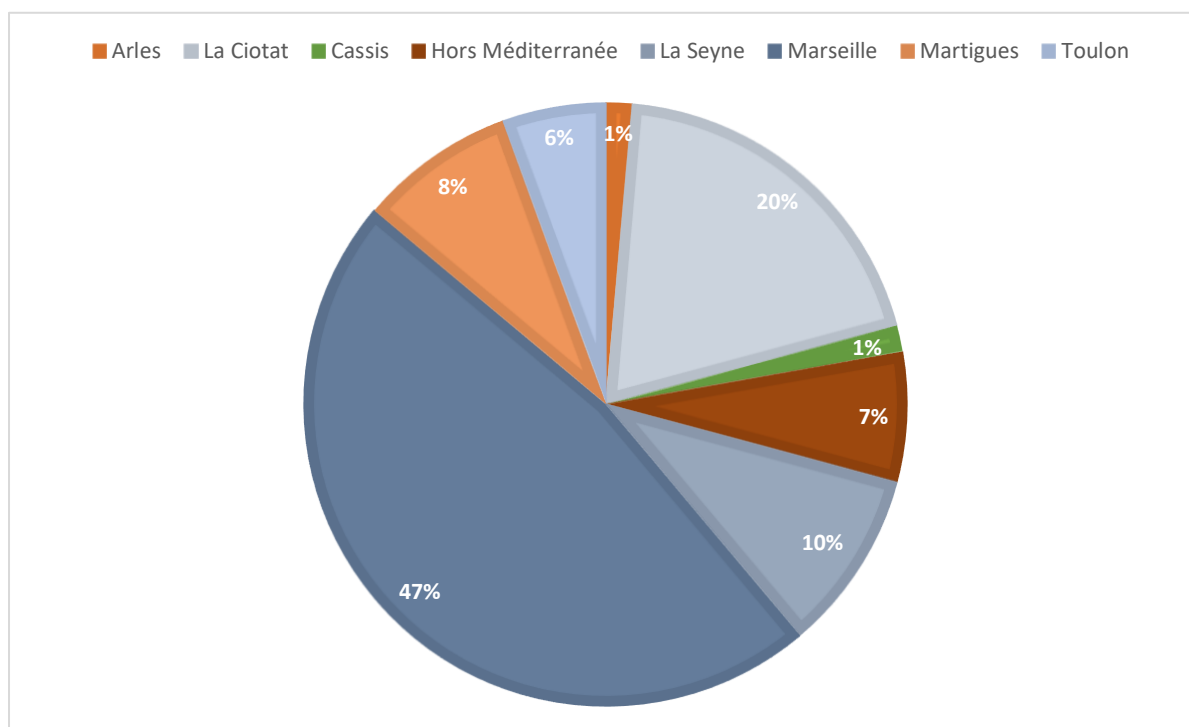
« Monsieur Devoul intendant a reçu la déposition de M. de Badie Enseigne de la frégate du Roy la gracieuse commandée par M. leCher de Bompard armé en Course, qui a dit avec serment que le 8 février étant 9 lieues distant du Cap de Gate⁴². »

Ici le constat est clair, la personne ayant pris le témoignage de ce déposant n'a pas cité ni le lieu d'où il provenait, ni le lieu d'où il partait. C'est ce type-là de déposition qui tend à « fausser » les statistiques produites. Cependant, comme visible sur le diagramme 1, les dépositions ne mentionnant pas les lieux d'origines des corsaires représentent près de 11% du total de tous les témoignages relevés. Au vu du pourcentage de corsaires provenant du sud de la France, il n'est pas irréaliste d'émettre l'hypothèse selon laquelle la plupart de ces 11% là proviendraient eux aussi de Marseille et ses alentours. Or, pour pouvoir fournir des données sûres, les « non mentionnés » sont exclus du calcul.

⁴¹ AD BdR, 200 E 516 1760, p. 64-65.

⁴² *Ibid*, 200 E 517 1761, p. 137.

Diagramme 2 : Provenance des capitaines corsaires recensés dans les registres de l'intendance sanitaire 1756-1763, sans la catégorie « non mentionnés »



Sources: AD BdR 200 E 512, AD BdR 200 E 513, AD BdR 200 E 514, AD BdR 200 E 515, AD BdR 200 E 516, AD BdR 200 E 517, AD BdR 200 E 518, AD BdR 200 E 519.

En les excluant et en se fiant au diagramme 2, les trois villes fournissant le plus de capitaines corsaires sont : Marseille (47%), La Ciotat (20%) et la Seyne (10%). De fait, c'est près de 93% des corsaires mentionnés dans les sources qui proviennent de Marseille et ses alentours. Le 7% restant correspond à des capitaines provenant de zones extérieures au territoire de la cité phocéenne. Est-il alors convenable de parler de corsaire « marseillais » ? Car certes, ils s'arment tous à Marseille ou alors à La Ciotat, mais ils ne proviennent pas tous exclusivement de ces deux villes comme nous avons pu le démontrer. Il est aussi possible de se demander : comment est-il possible d'expliquer la présence de corsaires granvillais ou malouins dans la Méditerranée à cette période ? À partir de 1759, la flotte anglaise prend définitivement l'ascendant sur la marine du Royaume de France. Ainsi avec une domination navale assurée, la Grande-Bretagne s'accorde la victoire au Canada, aux Indes et aux Antilles françaises⁴³. Cette

⁴³ VILLIERS Patrick, DUTEIL Jean-Pierre, « 4 - La guerre de Sept Ans : la guerre navale sur tous les océans », dans : , *L'Europe, la mer et les colonies (XVII^e-XVIII^e siècle)*. sous la direction de VILLIERS Patrick, DUTEIL Jean-Pierre. Vanves, Hachette Education, « Carré Histoire », 1997, p. 92-113.

pression maritime faisant déjà effet dans les premières années du conflit, mais est appuyée par cette domination écrasante. La pratique de la course en Atlantique devient de fait plus ardue, en témoigne le bilan de la course granvillaise qui ne peut armer plus de 15 bâtiments pour courir en Atlantique, la rafle de Boscawen ayant fait ravage dans l'engagement d'une guerre de course pérenne pour le port⁴⁴. Il est possible de constater que Marseille est le quatrième port armateur métropolitain, et le seul port méditerranéen figurant dans le classement des havres fournissant des embarcations pour la course⁴⁵. Pour le cas de Georges René Pléville-Le-Pelley, sa présence à Marseille est plus due à des raisons personnelles qu'à des raisons économiques ou guerrières⁴⁶.

2. *Le choix du capitaine pour l'armateur*

L'engagement d'un capitaine dans un port se fait très prudemment pour les armateurs. En effet, le ou les armateurs qui ont financé l'armement du bâtiment placent tout cet investissement sur les épaules d'un seul homme. La qualité d'un capitaine corsaire est dès lors acquise puisque depuis l'ordonnance de la marine du 16 août 1681, personne ne peut s'improviser capitaine d'embarcation⁴⁷:

« Aucun ne pourra ci-après être reçu capitaine, maître ou patron de bâtiment, qu'il n'ait navigué pendant cinq ans et n'ait été examiné publiquement sur le fait de la navigation, et trouvé capable par deux anciens maîtres en présence des officiers de l'Amirauté, et du professeur d'hydrographie, s'il y en a dans le lieu ⁴⁸. »

Le choix du capitaine ayant des conséquences sur le profit des armateurs, ceux-ci préfèrent en général choisir un membre de leur propre famille afin qu'il se montre digne de confiance et reconnaissant⁴⁹. Ce constat-ci peut être réitéré chez le corsaire. Si l'on observe la déposition du 12 janvier 1758, on remarque que le déposant, Jean Olive, n'est autre que le fils du capitaine de l'embarcation *La Marie Diligente* :

⁴⁴ AUMONT Michel, *Les corsaires de Granville : une culture du risque maritime (1688-1815)*, PUR, Rennes, p. 171.

⁴⁵ *Ibid*, p. 172.

⁴⁶ VILLIERS Patrick, *Les Corsaires*, Jean-Paul Gisserot, Paris, 2007, p. 89.

⁴⁷ AUMONT Michel, *op. cit.*, p.360.

⁴⁸ *Ordonnance de la Marine du mois d'Août 1681*, Paris, chez C. Osmont, 1714, livre II, titre I, art. 1^{er}.

⁴⁹ AUMONT Michel, *op. cit.*, p.360.

« Monsieur Samatan intendant sanitaire a reçu la déposition du S. Jean Olive fils de martigues lieutenant de la barque la marie diligente commandée par le Cap. Jean Olive Son père armé en course et en marchandise⁵⁰. »

Confier la prise effectuée à un membre de sa famille peut donc assurer au corsaire que le capitaine de prise, qui ici n'est autre que son fils, sera beaucoup moins tenté de le doubler à l'arrivée. Si l'armateur n'a pas de membre de confiance à qui confier l'embarcation qu'il a armée et qu'il possède un bâtiment de type I⁵¹, il peut la confier à un capitaine « lambda » sans risquer trop de pertes si jamais celui-ci échoue pendant sa croisière. Si le ou les armateurs arment un bâtiment de type II ou III⁵², il est possible que celui-ci se tourne vers un corsaire beaucoup plus expérimenté. Ce cas-ci revient dans nos sources au travers de l'exemple du capitaine Jean André Arnoux. En effet, on observe sur ses apparitions qu'il a tendance à changer plusieurs fois d'embarcation.

Tableau 1 : Évolution du type d'embarcation empruntée par le capitaine Arnoux 1756-1763

Dates d'apparition du Capitaine Arnoux	Type de bâtiment utilisé	Nom du bâtiment	Effectif	Nombre de prise
3 novembre 1756	Brigantin	<i>Le Tigre</i>	61	1
27 mars 1757	Brigantin	<i>Le Fleuron</i>	102	3
24 février 1758 ⁵³	Vaisseau	<i>Le Victorieux</i>	163	0
12 janvier 1760	Frégate	<i>Le Victorieux</i>	146	1
29 avril 1760	Frégate	<i>Le Victorieux</i>	152	4
25 mai 1760	Frégate	<i>Le Victorieux</i>	/	1
22 juin 1760	Frégate	<i>Le Victorieux</i>	174	1
12 octobre 1760	Frégate	<i>Le Victorieux</i>	163	1
27 février 1761	Frégate	<i>Le Victorieux</i>	174	0

⁵⁰ AD BdR, 200 E 514 1758, p.11.

⁵¹ VILLIERS Patrick, *op. cit.*, p. 98.

⁵² *Ibid.*

⁵³ Ici, il ne s'agit pas d'une déposition du capitaine lui-même mais d'un de ses officiers majors qui rapporte être « capitaine en second du vaisseau le victorieux armé en course équipé de 163 personnes en tout commandé par le cap. Jean André Arnoux de la Ciotat ». AD BdR, 200 E 514 1758, p. 87.

Sources: AD BdR 200 E 512, AD BdR 200 E 513, AD BdR 200 E 514, AD BdR 200 E 515, AD BdR 200 E 516, AD BdR 200 E 517, AD BdR 200 E 518, AD BdR 200 E 519.

Dans le tableau 1, on observe clairement qu'après le 27 mars 1757, où il apparaît comme capitaine du *Fleuron*, il obtient de son ou ses armateurs une embarcation beaucoup plus importante. Il est possible que ce changement ait été dû au nombre de prises effectuées par le capitaine au cours de sa dernière croisière, où il capture trois embarcations : une anglaise, une danoise et la dernière suédoise. Les bénéfices qu'il a rapportés ont probablement dû pousser les armateurs à lui confier une embarcation à tonnage plus fort tel qu'une frégate.

3. *Le choix de l'équipage pour le capitaine*

Si le choix du capitaine est d'une importance capitale pour l'armateur, le choix de l'équipage l'est tout autant pour le capitaine. En effet, celui-ci doit choisir et définir les personnes avec qui il va croiser. Dans les registres de l'intendance sanitaire, aucune information n'est filtrée concernant la composition de l'équipage, uniquement le nombre de personnes sur l'embarcation est indiqué. Il ne nous est donc pas possible de fournir une étude telle que Christophe Gobert, qui se base sur des registres ayant conservé les fonctions de l'équipage dans l'embarcation corsaire⁵⁴. En revanche, il est possible de distinguer les différents postes auxquels les marins sont assignés, et ce grâce aux équipages de prise. En effet, il est possible d'observer plusieurs catégories de capitaine de prise qui occupaient un certain rôle dans le bâtiment du capitaine avant de devenir le capitaine de prise : il s'agit là des officiers majors. Dans un premier temps, le *second capitaine* assiste le premier dans le commandement du bâtiment⁵⁵, on relève son existence dans la déposition du 31 janvier 1757 par exemple :

« Monsieur Arnaud intendant semainier a reçu la deposition du S. Jacques Etienne Feraud de marseille Cap. En second de la barque le voutour armée en course commandée par le capitaine Pierre Sartiques⁵⁶. »

⁵⁴ BUTI Gilbert, *Corsaires et forbans en Méditerranée (XIV^e-XXI^e siècle)*, Riveneuve éditions, Paris, 2009, p. 95.

⁵⁵ AUMONT Michel, *op. cit.*, p. 340.

⁵⁶ AD BdR, 200 E 513 1757, p. 37.

Ensuite on remarque la présence du *lieutenant* dans les registres. Celui-ci est chargé de seconder le capitaine sur le bâtiment⁵⁷. La mention d'un lieutenant est relevée dans le témoignage du 22 avril 1760 :

« Monsieur Montagne intendant a reçu la déposition du s. pierre Etienne Vaille de la Ciotat lieutenant de la fregatte le victorieux armée en corse commandée par M. Jean André Arnoux⁵⁸. »

Pour continuer, on remarque aussi la présence des *enseignes*. Le rôle de l'enseigne sur le bâtiment est d'assister les lieutenants sur celui-ci⁵⁹.

« Monsieur Ronan intendant semainier reçu la déposition du S. Louis Reynaud de la Ciotat enseigne du vaisseau la Sainte Anne commandé par M. Paul Aiguillon⁶⁰. »

Enfin, en termes d'officiers majors, il est possible de recenser le *pilote*. Celui-ci a pour objectif d'orienter le bâtiment comme son nom l'indique :

« Monsieur Fernet intendant a reçu la déposition du S. honoré Toussaint Souteillet de marseille pilote du vaisseau l'hippopotame armé en course commandé par M. Sigache⁶¹. »

L'intendance nous donne donc tout de même des informations sur les officiers majors et celle-ci confirme dès lors le propos de Michel Aumont « Ces hommes deviennent généralement *capitaines de prise*, lorsqu'ils sont chargés par le capitaine de conduire un bâtiment ennemi capturé dans un port français⁶² ». Cependant, il n'est pas possible de savoir combien il y a d'officiers mariners, de matelots, de mousses ou encore des soldats ou des volontaires. N'ayant pas accès à la composition précise de l'équipage, il n'est pas non plus possible de déterminer les parts que ceux-ci reçoivent en cas de prise⁶³. En revanche, elle recense à chaque déposition, le nombre d'hommes à bord de l'embarcation du corsaire.

⁵⁷ AUMONT Michel, *op. cit.*, p. 340.

⁵⁸ AD BdR, 200 E 516 1760, p. 203.

⁵⁹ AUMONT Michel, *op. cit.*, p. 340.

⁶⁰ AD BdR, 200 E 517 1760, p. 126.

⁶¹ *Ibid*, 200 E 513 1757, p. 208.

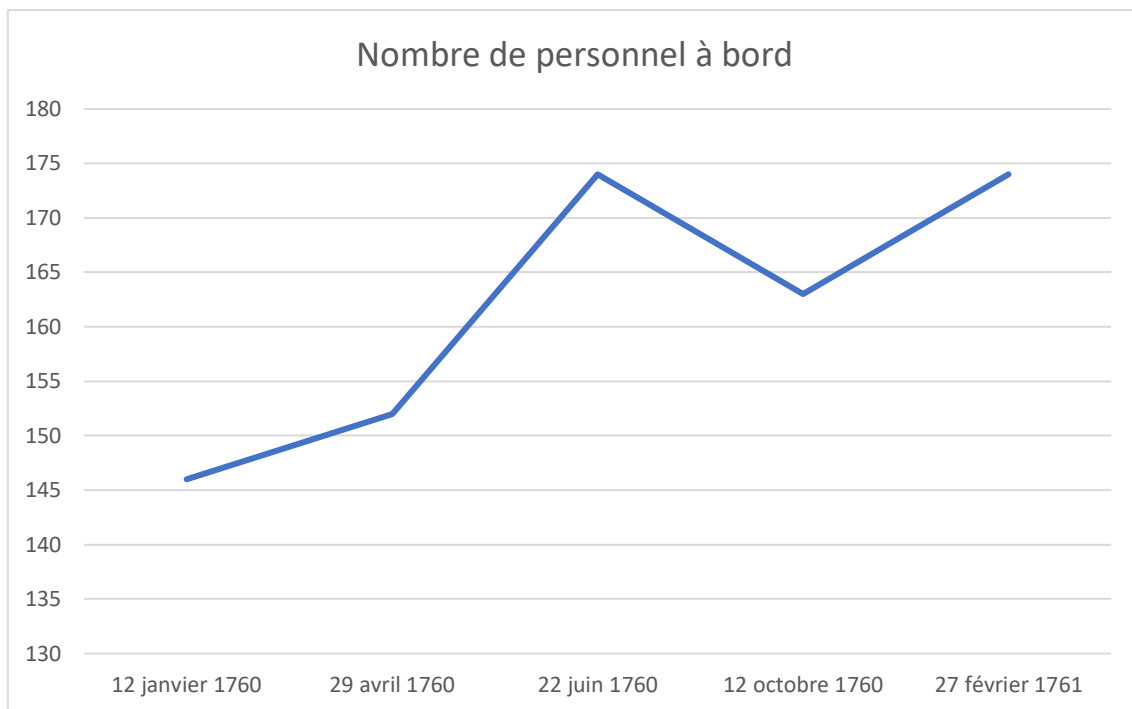
⁶² AUMONT Michel, *op. cit.*, p. 340.

⁶³ BUTI Gilbert, *Corsaires et forbans en Méditerranée (XIV^e-XXI^e siècle)*, Riveneuve éditions, Paris, 2009, p. 98.

4. Effectif d'un équipage corsaire : l'exemple du capitaine Arnoux

À partir des chiffres fournis par l'intendance, il nous est possible d'établir une analyse sur le nombre de marins présent dans les équipages. Pour cela, reprenons l'exemple du capitaine Jean André Arnoux, patron de la frégate *Le Victorieux*, apparaissant fréquemment dans les registres. En effet, de 1760 à 1762, le capitaine Arnoux a effectué près de 10 prises⁶⁴. Au niveau de ses apparitions au cours de la guerre de Sept Ans, celui-ci n'apparaît sur sa frégate que sur les années mentionnées précédemment, celles qui sont ici étudiées. Avant ces années-là, un Jean André Arnoux fait croisière sur le Brigantin *Le Tigre* armé en course équipé de 61 personnes en tout⁶⁵. Pendant l'année 1757, il croise sur *Le Fleuron* composé de 102 hommes en tout, comme nous avons pu le voir précédemment⁶⁶. Afin de fournir une analyse efficace, nous nous contenterons donc d'établir un suivi de l'équipage du capitaine Jean André Arnoux, chassant en Méditerranée de 1760 à 1762 à bord de la frégate *Le Victorieux*.

Graphique 1 : Fluctuation de l'équipage du capitaine Jean André Arnoux de 1760 à 1762



Sources: AD BdR 200 E 516, AD BdR 200 E 517

⁶⁴ AD BdR 200 E 516 1760, AD BdR 200 E 517 1761, AD BdR 200 E 518 1762.

⁶⁵ *Ibid*, 200 E 512 1756, p. 504.

⁶⁶ *Ibid*, 200 E 513 1757, p. 127-128.

Sur ce graphique, on observe que la première apparition du capitaine Arnoux se fait suite à une prise Anglaise qu'il a effectué, et ce, avec 146 hommes à son bord⁶⁷. Ensuite le 29 avril 1760⁶⁸, il apparaît avec 152 hommes à son bord et rapporte quatre prises anglaises, soit huit hommes de plus que le 12 janvier. Jusqu'au 22 juin 1760⁶⁹, on remarque que le nombre de personnes servants sur l'embarcation du capitaine Arnoux est en constante augmentation. Or, il est possible de constater que le 12 octobre 1760, l'équipage descend à 163 hommes. Comment expliquer cette baisse ? Si l'on se penche sur le contenu de la déposition du 11 octobre 1760, Blaize Brue, lieutenant et capitaine de prise de Jean André Arnoux, ramène à Marseille une prise effectuée par son capitaine :

« Il a rencontré le 21.7 a la hauteur de Carthagène le vaisseau le Mercure Cap. Jacques Boddie anglois alant de Terreneuve en Italie chargé d'environ 3500 q. de morue, de 30 à 50 barils de saumon et de deux Bqs d'huile de poisson duquel s'étant emparé après une volée de coups de canons le commandement en a été donné au déposant⁷⁰. »

On remarque dans cette partie de la déposition que lors de la chasse, le déposant mentionne le fait de s'être emparé de l'embarcation adverse après « une volée de coup de canons ». Le fait est que nous ne savons pas si l'ennemi a riposté, probablement pas puisque celui-ci aurait indiqué qu'un combat s'était enclenché comme dans sa déposition du 25 mai 1760. Les onze hommes manquant dans la déposition du 12 octobre ne proviennent probablement pas de pertes dues à un combat naval. De plus, le fait est que le 12 octobre il rentre à Marseille avec 163 hommes, soit onze hommes de moins que le 22 juin. Comme son capitaine de prise rentre le 11 octobre au port, un jour avant son capitaine, les membres d'équipage manquant sont très probablement sur la prise que le corsaire ramène. Quel constat pouvons-nous tirer des différentes croisières que Jean André Arnoux a mené ? Dans un premier temps on remarque que ce corsaire n'a livré aucun combat naval, il donc n'a subi aucune perte humaine. De toute évidence, le constat est que l'équipage de la frégate de Jean André Arnoux n'a connu qu'une pente ascendante durant les deux années où elle a servi sans jamais livrer aucun combat. On peut ensuite tirer une hypothèse du nombre de canon du capitaine. En effet, si l'on se réfère au constat de Acerra Maritime et Zysberg André, le nombre d'hommes présents sur un bâtiment

⁶⁷ *Ibid*, 200 E 516 1760, p. 15-16.

⁶⁸ *Ibid*, 200 E 516 1760, p. 221-223.

⁶⁹ *Ibid*, 200 E 516 1760, p. 310.

⁷⁰ *Ibid*, 200 E 516 1760, p. 462.

permet de définir combien de canons celui-ci comporte : « Lorsqu'on arme un vaisseau, frégate ou corsaire pour croiser, on ne lui donne jamais moins de dix hommes par canons ; ainsi une frégate de trente canons a trois cents hommes d'équipage ; un vaisseau de 64, 640 ; un de 74, 740 hommes et l'état-major en sus. »⁷¹. Si le capitaine Arnoux compte, au début 152 hommes d'équipage et à la fin 174 hommes d'équipage, on peut émettre l'hypothèse que celui-ci possédait entre quinze et dix-sept canons sur sa frégate.

5. *Le problème des pertes dues au combat naval*

De plus, même lorsqu'il y a combat dans les embarcations corsaires, les pertes ne sont pas toujours mentionnées. Prenons par exemple le cas de Mathieu Honoré Daniel, commandant *Le Requin*, sévissant en Méditerranée en 1761. Il effectue sa première apparition de l'année le 20 août. Dans cette déposition il confie que :

« Cap. Mathieu Honoré Daniel de la Seine commandant le Chebec du Roy le Requin armé en course équipé de 215 personnes en tout qui a dit avec serment après avoir tenu diverses croisières, il a rencontré le 18 du mois passé sur le Cap Faucon 9 lieues distant de terre le senau la Bethia commandé par le Cap Jean Ingles anglois venant de Suirne chargé de marchandises duquel le déposant s'est emparé après un combat de trois heures et l'a conduit a Mahon⁷². »

Comparons désormais cette déposition avec celle qu'il effectue environ deux mois plus tard, c'est-à-dire le témoignage du 6 octobre 1761 :

« Cap. Mathieu Honoré Daniel de la Seyne commandant le chebec le Requin armé en course équipé de 175 personnes en tout qui a dit avec serment qu'étant parti des isles de cette ville⁷³. »

On observe très clairement que le capitaine du chébec a perdu 40 hommes entre ses deux croisières. On observe dans la suite de la déposition du 6 octobre 1761, que le dit corsaire a livré deux combats en mer : le premier une heure et trente minutes, le deuxième trente minutes.

⁷¹ ACERRA Martine, ZYSBERG André, *l'essor des marines de guerre européennes vers 1680 vers 1790*, SEDES, Paris, 1997, p. 220.

⁷² AD BdR, 200 E 517 1761, p. 422.

⁷³ *Ibid*, 200 E 517 1761, p. 505.

La troisième prise qu'il effectue se fait après deux volées de coups de canons. Peut-on alors directement affirmer la présence de pertes humaines dues aux combats que le capitaine a livré ? Pas nécessairement, en effet, on observe que Mathieu Honoré Daniel compose un équipage de prise dont le capitaine est Jean Aube, un de ses lieutenants. Celui-ci arrive le même jour mais ne donne pas le nombre de personnel embarqué. Cependant, quand l'équipage du capitaine du chébec était de 215 personnes le 20 août 1761, il avait là aussi composé un équipage de prise qui s'était rendu au port avant lui dans ce cas-ci. De fait, dans les deux cas, le corsaire avait formé un équipage de prise. Si la formation d'un tel équipage n'avait eu lieu que dans le second cas, alors l'hypothèse de la baisse du nombre d'hommes sur l'embarcation aurait été plus plausible que celle des pertes dues aux combats. Il peut aussi arriver que certains marins désertent pendant les escales du bâtiment. Cependant, comme le montre Christophe Gobert, ces désertions sont peu nombreuses⁷⁴. Donc, les fluctuations d'équipages observées dans les registres peuvent être dues : aux pertes humaines lors de combat, à la constitution d'un équipage de prise, au recrutement d'hommes mais aussi aux déserteurs.

6. Effectif d'un équipage corsaire : la comparaison avec une embarcation marchande en temps de paix

Afin de mettre en abîme le nombre d'hommes présents sur un bâtiment corsaire, comparons-le avec une embarcation marchande du même type en temps de paix. Nous prendrons ici une embarcation marchande de l'année 1755, *Le Saint André*, qui a pour capitaine Alexandre Bergier :

« Monsieur Simon David intendant semainier a reçu la déposition du Cap. Alexandre Bergier de marseille commandant la pinque S. André équipée de huit personnes en tout qui a dit avec serment être partie de Livourne⁷⁵. »

Si nous comparons cette pinque marchande à une pinque armée en course la différence est flagrante. Notons la déposition du 23 octobre 1756 :

⁷⁴ BUTI Gilbert, *Corsaires et forbans en Méditerranée (XIV^e-XXI^e siècle)*, Riveneuve éditions, Paris, 2009, p. 101.

⁷⁵ AD BdR, 200 E 511 1755, p.13.

« Monsieur Serniet intendant semainier a reçu la déposition du Cap. Mathieu Clastrier de Martigues commandant la pinque le vaisseau des carmes armé en course équipé de 136 personnes en tout⁷⁶. »

Ici le capitaine du *Vaisseau des Carmes*, Mathieu Clastrier déclare un équipage de 136 personnes soit dix-sept fois plus que celle du marchand⁷⁷. Cependant, il est aussi possible de retrouver des pinques corsaires moins bien équipées telle que celle du corsaire Nicolas Mongin composée de 60 personnes⁷⁸, ou encore celle de Pierre Aramelle, *La Junon*, composée de 58 personnes⁷⁹. Si l'effectif d'un bâtiment varie en fonction des moyens et des besoins, le fait est que l'équipage d'un corsaire est toujours bien supérieur à celui d'un marchand. Mais alors, pourquoi prendre des équipages d'une si grande dimension ? Il y a là un souci pratique, en effet, il faut pouvoir engager assez d'hommes afin de pouvoir : intimider l'adversaire, composer un équipage de prise sans voir l'équipage principal trop affaibli, et pouvoir être supérieur en nombre si abordage il y a⁸⁰.

De manière globale, que pouvons-nous tirer de la constitution des équipages à Marseille ? dans un premier temps, on peut constater que la provenance des capitaines d'embarcation est assez variée et que tous ne proviennent pas de Marseille à proprement parler. En revanche il a été possible de voir que la quasi-totalité des corsaires, bien que certains proviennent d'autres localités que Marseille, sont armés en course à La Ciotat ou Marseille. Ensuite, il a été possible de voir que pour le recrutement de capitaines par les armateurs, la confiance joue un rôle clé puisqu'ils seront plus enclins à donner leurs embarcations à des membres de leur famille ou alors à des patrons ayant déjà fait leurs preuves. Plus l'embarcation est onéreuse, plus la confiance dans le capitaine joue un rôle majeur. On a pu remarquer la présence d'une évolution au travers de l'exemple de Jean André Arnoux puisque celui-ci se voit confier une frégate au cours de l'année 1760 alors que celui-ci avait commencé à croiser en Méditerranée à l'aide d'un brigantin de 61 hommes d'équipage. Postérieurement, nous avons pu remarquer la mention des différents officiers majors qu'il est possible de voir dans une embarcation corsaire. Cette présence nous permet de définir leur utilité dans le bâtiment sans pour autant avoir leur nombre

⁷⁶ *Ibid*, 200 E 512 1756, p. 489.

⁷⁷ *Ibid*, 200 E 512 1756, p. 489-490.

⁷⁸ *Ibid*, 200 E 513 1757, p. 237-238.

⁷⁹ *Ibid*, 200 E 513 1757, p. 239.

⁸⁰ AUMONT Michel, *op. cit.*, p. 336.

ce qui constitue une limite de cette source. Par la suite il a été possible d'établir une analyse de l'équipage corsaire au travers l'exemple de Jean André Arnoux où nous avons pu apporter une analyse détaillée concernant la variation de son équipage de frégate au cours des années 1760, 1761 et 1762. Cette analyse de l'équipage a pu découler sur un problème concernant les variations de celui-ci : les pertes navales. Ici, l'exemple de Mathieu Honoré Daniel nous a permis d'avancer certaines suppositions et hypothèses au sujet des pertes navales qu'il est probablement possible d'observer. Enfin, il a été possible de mettre en comparaison l'équipage d'une pinque marchande en temps de paix et celle d'une pinque armée en course en temps de guerre afin de mettre en évidence les différences que les embarcations peuvent avoir suivant ce pour quoi elles sont utilisées et la situation politique du pays.

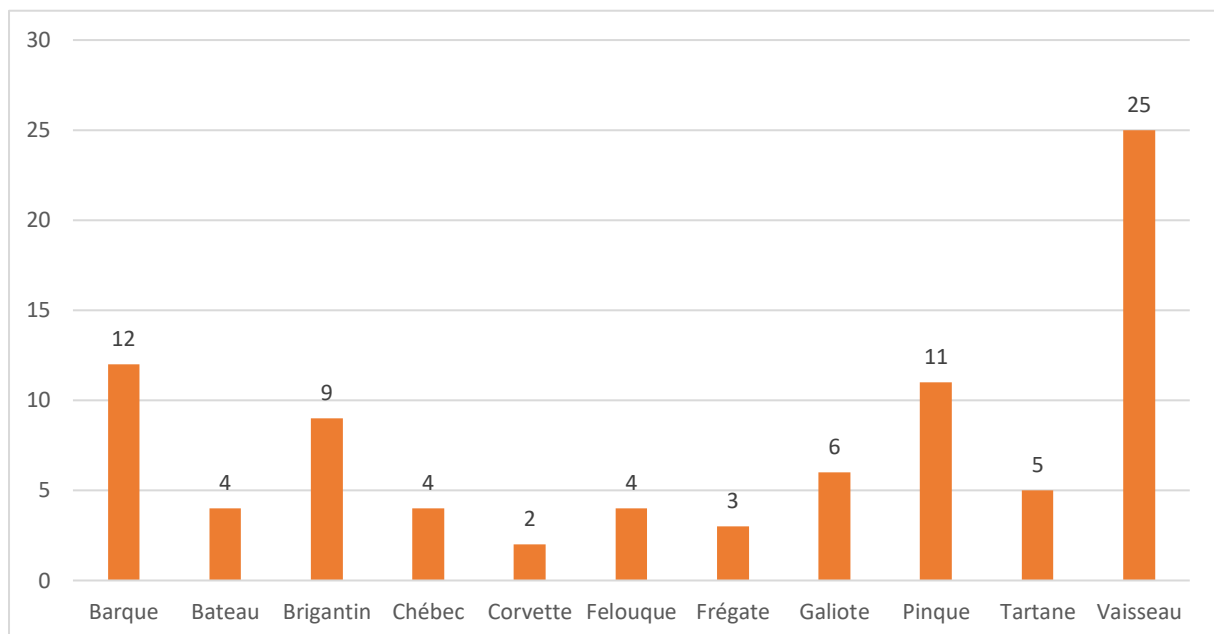
S'il est important d'étudier et d'analyser l'équipage en tant que constituante importante de l'embarcation corsaire, il faut aussi pouvoir déterminer quelle embarcation est la plus à même de pratiquer la course en Méditerranée et si l'on observe certaines variations, récurrence quant à l'emploi de certaines d'entre elles.

B. Les bâtiments utilisés pour la course à Marseille

1. *Le choix de l'embarcation corsaire*

Si la guerre de course à Marseille voit venir des capitaines d'horizons multiples, il en va de même pour leurs embarcations qui sont plurielles et se différencient par des caractéristiques bien différentes. Il est observable dans les départs de courses à Marseille, une certaine récurrence des embarcations adoptées par les marins de la cité phocéenne.

Graphique 2 : Nombre et types d'embarcations utilisées par les corsaires 1756-1763



Sources: AD BdR 200 E 512, AD BdR 200 E 513, AD BdR 200 E 514, AD BdR 200 E 515, AD BdR 200 E 516, AD BdR 200 E 517, AD BdR 200 E 518, AD BdR 200 E 519.

Le graphique ci-dessus représente les différents types d'embarcations sélectionnées par les corsaires au cours des différentes années du conflit, ainsi que leur nombre. Si la récurrence dans les bâtiments utilisés par les corsaires marseillais n'est pas très parlante au premier abord, on observe tout de même un nombre relativement élevé de pinque, de barques, de brigantins et de vaisseaux. Avant de pouvoir déterminer et d'observer les types de bâtiments qui sont le plus utilisés dans la course à Marseille, il est nécessaire de préciser et de définir à quoi correspond la colonne du tableau intitulé « vaisseau ». Ce terme-là est un terme générique employé par l'intendant sanitaire à propos de l'embarcation du déposant. L'utilisation de ce mot peut avoir plusieurs sens : dans un premier temps, il est possible que le terme « vaisseau » soit employé

par l'intendant, car il n'arrive pas à identifier le type d'embarcation du corsaire. En effet, il est possible que l'identification soit compliquée puisqu'il peut s'agir d'un vaisseau du roi, ou tout simplement parce qu'il le confond avec un autre type de bâtiment⁸¹. Cependant, ça n'est pas là la seule raison pour laquelle l'intendant peut utiliser le terme « vaisseau ». D'après Daniel Panzac le « vaisseau » désigne « tout bâtiment à poupe carrée, portant trois-mâts avec un beaupré ; chacun de ses trois-mâts composés de trois pièces de mâture entées les unes au-dessus des autres : un mât majeur, un mât de hune et un mât de perroquet avec toutes les voiles. »⁸².

2. Description et définition des bâtiments en course à Marseille

Ayant pu isoler et traiter la donnée « vaisseau » du tableau, il est désormais possible de se pencher sur les autres bâtiments armés en course, dont il convient de souligner les caractéristiques au travers de quelques exemples afin de comprendre le choix de l'embarcation pour le corsaire marseillais. Tout d'abord la barque, bâtiment datant du XVI^{ème} siècle, dont les caractéristiques ont évolué. En effet, au XVIII^{ème} siècle, ce bâtiment ressemble à une galiote et peut être équipé à la poupe de six canons. Elle peut avoir jusqu'à trois mâts latins et 12 rames de chaque bord⁸³. Ensuite, le brigantin est « aux XVII^e et XVIII^e siècles, bâtiment à deux mâts avec voiles carrées, d'une portée de 200 tonneaux environ ; la grand-voile aurique ou à corne est aussi dite brigantine »⁸⁴. Faire une description exhaustive de tous les types de bâtiments mentionnés ne serait pas efficace et nous éloignerait de notre réflexion principale. Les bâtiments de course utilisés par les corsaires, à part pour la frégate⁸⁵, conviennent parfaitement pour le combat en Méditerranée puisqu'ils sont légers et rapides. Ce sujet est abordé plus en détail dans la partie suivante. Le choix du type de bâtiment utilisé est aussi économique puisque, le coût d'armement pour une galiote, une barque, ou un chébec (Illustration 2) est moindre en comparaison d'un bâtiment de cinquième ou sixième rang tel que la frégate (Illustration 3), et ce, même s'il existe des modèles plus petits et légers. Il est possible de penser aux frégates d'une dizaine de bouches à feu en bordée.

⁸¹ Sur ce point voir : CARRIÈRE Charles, *op. cit.*, Volume 2, p. 594.

⁸² PANZAC Daniel, *La caravane maritime : Marins européens et marchands ottomans en Méditerranée (1680-1830)*, CNRS Éditions, Paris, 2004, p. 28.

⁸³ BUTI Gilbert, HRODEJ Philippe, *dictionnaire des corsaires et des pirates*, CNRS Éditions, Paris, 2013, p. 895 : « petite galère rapide utilisée pour la guerre de course en méditerranée ; nom également de bâtiment de charge hollandais (grand mât à voile carrée, mât d'artimon avec voile latine) pratiquant la pêche ou le cabotage. »

⁸⁴ *Ibid* p.892.

⁸⁵ *Ibid* p.894 : « bâtiment à trois mâts utilisé surtout pour la guerre, très rapide, muni de plusieurs bouches à feu »

Illustration 2 : chébec espagnol à voiles latines de 1826

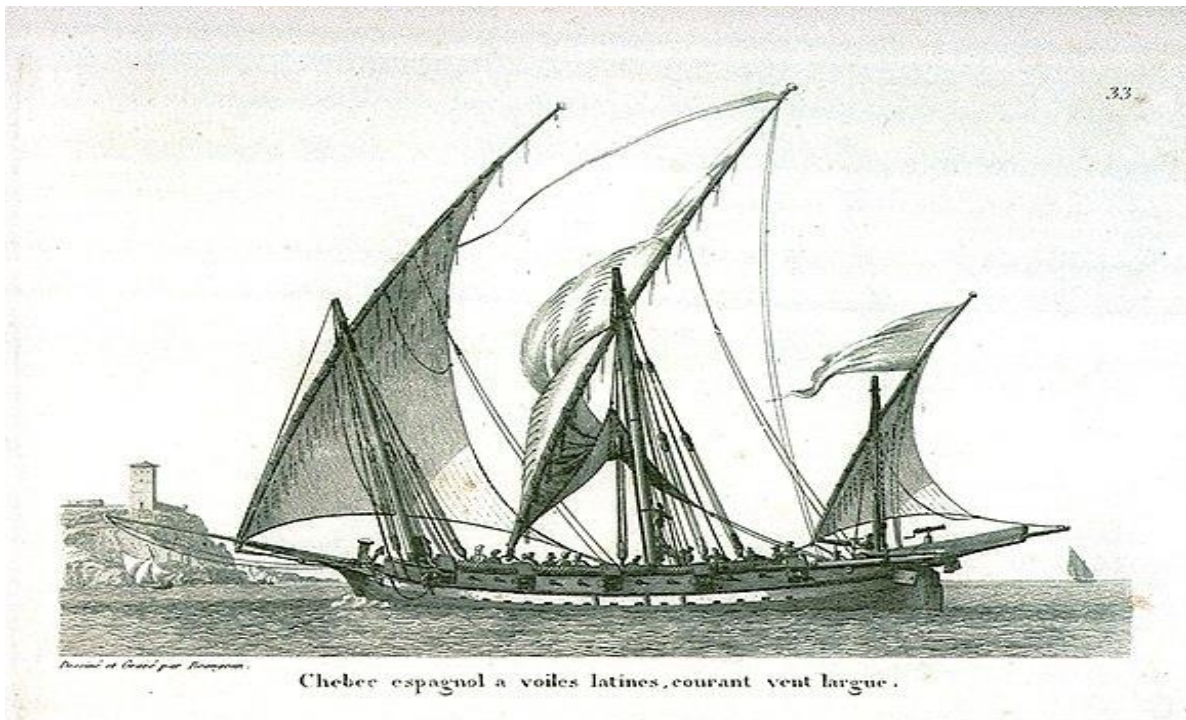
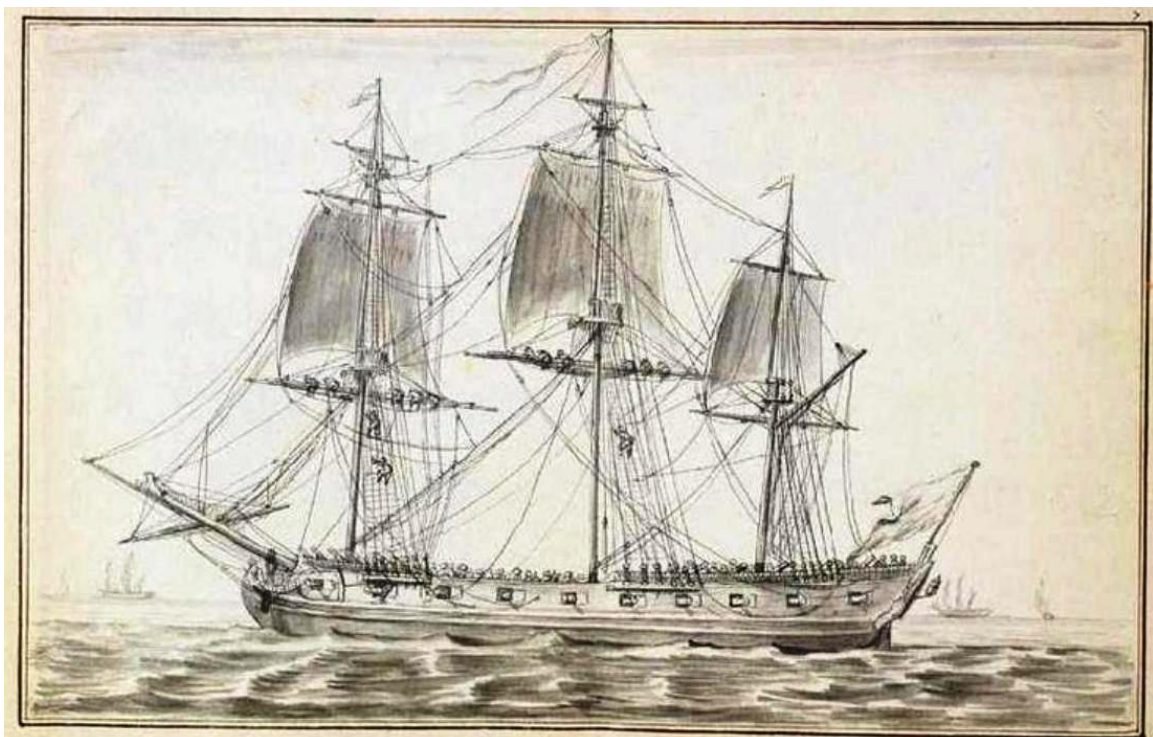


Illustration 3 : Une frégate corsaire de Dieppe en 1745. Dessin anonyme (entre 1744 et 1746)



De fait, armer un bâtiment en course est onéreux et engage les armateurs à un investissement conséquent. L'Amirauté française fit en sorte de prendre des garanties, notamment avec l'ordonnance de la marine d'août 1681 qui fixe à 15 000 livres la caution versée par l'armateur afin de pouvoir armer en course⁸⁶. Le graphique 2 permet de comprendre de manière plus explicite que les bâtiments les plus utilisés sur l'ensemble de la guerre de Sept Ans sont les vaisseaux, c'est-à-dire des bâtiments à tonnage variable, qui contiennent un nombre de bouches à feu et d'hommes très variable. En effet, il est possible de voir des vaisseaux de 400 tonneaux, tout comme il est possible de voir des vaisseaux de 100 tonneaux. Leur tonnage moyen est d'environ 285 nous dit Charles Carrière⁸⁷. Les autres types de bâtiments sont à moins de 100 tonneaux comme la pinque, la tartane, et les barques qui elles dépassent parfois les 100 tonneaux⁸⁸. Même si le vaisseau est le type de bâtiment le plus employé par les corsaires marseillais, il convient de se demander pourquoi les corsaires utilisent ce bâtiment et si c'est ce type de bâtiment là qui effectue le plus de prises, ou si ceux à plus faible tonnage ont un pourcentage de réussite plus élevé.

3. L'embarcation la plus efficace

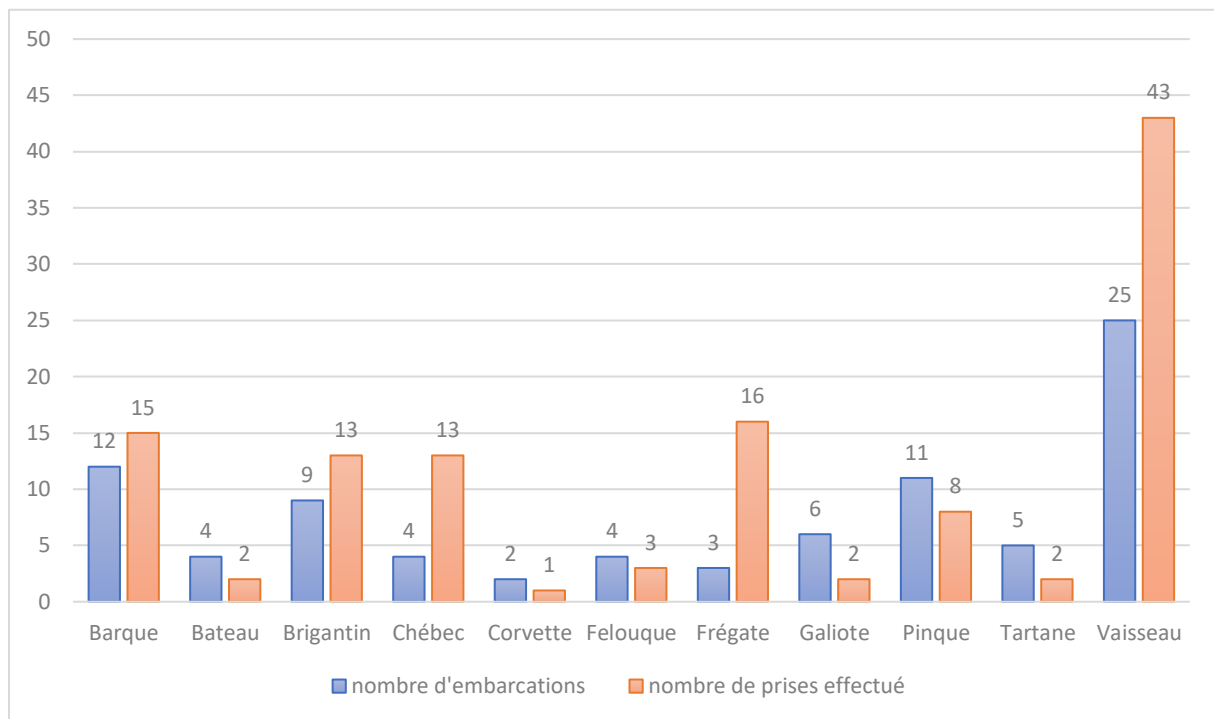
Maintenant que nous avons pu établir le type de bâtiment que les corsaires choisissent pour partir en croisière, il convient de démontrer quelle embarcation est la plus fructueuse dans son activité, ainsi que de prouver pourquoi elle l'est.

⁸⁶ AUMONT Michel, *op. cit.*, p108-109.

⁸⁷ CARRIÈRE Charles, *op. cit.*, Volume 2, p. 597.

⁸⁸ PANZAC Daniel, *La caravane maritime : Marins européens et marchands ottomans en Méditerranée (1680-1830)*, CNRS Éditions, Paris, 2004, p. 28.

Graphique 3 : Nombre d'embarcations utilisées par les corsaires ainsi que le nombre de prises effectuées par chaque catégorie de bâtiment (1756-1763)



Sources: AD BdR 200 E 512, AD BdR 200 E 513, AD BdR 200 E 514, AD BdR 200 E 515, AD BdR 200 E 516, AD BdR 200 E 517, AD BdR 200 E 518, AD BdR 200 E 519.

Comme on peut le voir sur le graphique 3, qui est une représentation du nombre de prise effectuée par chaque catégorie de bâtiment mentionné, celui-ci confirme que le vaisseau est de très loin l'embarcation la plus empruntée par les corsaires marseillais, mais aussi la plus fructueuse. Elle a, avec la frégate et le chébec, le plus haut taux de prise comparé à toutes les autres embarcations, même si le vaisseau, la pinque ou la barque tendent à se confondre par leur similitude quand le vaisseau a un tonnage moyen plus faible⁸⁹. L'écart est si grand dans le tableau statistique que nous n'en tiendrons pas compte. Par conséquent, il faut partir du principe que les embarcations ont été correctement distinguées par les intendants. Alors, comment est-il possible d'expliquer le fait que le vaisseau se trouve être l'embarcation la plus fructueuse pour les corsaires marseillais ? Tout d'abord, penchons-nous sur l'effectif des bâtiments de 1756 à 1763.

⁸⁹ CARRIÈRE Charles, *op. cit.*, Volume 2, p. 594.

Tableau 2 : Recensement du nombre d'hommes présents sur chaque vaisseaux 1756-1763

Date	Nom du corsaire	Nom du bâtiment	Effectif
23 octobre 1756	Cosme Sastorel	<i>Le Collibry</i>	136
13 novembre 1756	Jean Honoré Arnoux	<i>Le Bien Aimé</i>	310
31 décembre 1756	Pierre Antoine Maribeau	<i>Alexandre Le Grand</i>	160
6 janvier 1757	Georges René Pléville- Le-Pelley	<i>Le Collibry</i>	61
23 février 1757	Joseph Abeille	<i>Le Cellemagne</i>	237
20 mars 1757	Rouden de Cassis	<i>Le Roy Gaspard</i>	148
6 avril 1757	Jullian Hervoit	<i>Le Constantin</i>	31
6 mai 1757	Georges René Pléville- Le-Pelley	<i>Le Collibry</i>	72
7 mai 1757	Jean-Baptiste Megy	<i>La Marie Désirée</i>	230
13 mai 1757	Louis Simon	<i>Saint Jean le Bien Aimé</i>	236
11 juillet 1757	Jean Gasqué	<i>Le Fidèle</i>	92
19 juillet 1757	Louis Simon	<i>Saint Jean le Bien Aimé</i>	335
13 mars 1758	Etienne Balthazar Hugues	<i>La Constance</i>	120
16 mars 1758	Antoine Cortel	<i>Le Seterin</i>	113
28 mars 1758	Charles Southarier	<i>Le Charron</i>	140

Sources: AD BdR 200 E 512, AD BdR 200 E 513, AD BdR 200 E 514, AD BdR 200 E 515, AD BdR 200 E 516, AD BdR 200 E 517, AD BdR 200 E 518, AD BdR 200 E 519.

À l'aide des chiffres donnés par le tableau 2, on remarque que la moyenne des équipages servant sur un vaisseau est de 161,4 hommes. Cependant, certaines dépositions d'intendant ne fournissent parfois pas le nombre de marins présent sur l'embarcation. En effet, quand il s'agit de la déposition d'un capitaine de prise, celui-ci ne mentionne pas, ou alors l'intendant ne prend pas en compte, le nombre de personnes engagées sur le bâtiment de son capitaine. Il est possible de prendre comme exemple Honoré Toussaint Souteillet faisant sa déposition le 3 mai 1757 à

l'intendance sanitaire de Marseille⁹⁰. Il est *pilote de l'Hippopotame* dont le capitaine est M. Sigache⁹¹. Toutefois, il a été possible de récolter, sur près de 26 vaisseaux mentionnés par les intendants, 15 bâtiments faisant état de leurs équipages sur le bâtiment, permettant l'établissement de cette statistique. Cette donnée est néanmoins importante puisqu'il y a une corrélation logique entre le nombre d'hommes présents sur l'embarcation et la réussite de l'abordage ou de l'intimidation effectuée par le bâtiment corsaire. De fait, après l'intimidation, l'abordage est la technique de soumission préférée des corsaires puisqu'ils cherchent à endommager le bâtiment ennemi le moins possible, pour en tirer un profit plus élevé si la capture est réussie⁹². Il est donc possible de dire que plus un bâtiment comporte un équipage nombreux, plus la capacité à soumettre par les armes ou intimider un bâtiment adverse est grande. Puisque le *vaisseau* a le plus haut taux d'équipage par bâtiment, cette donnée fait peut-être partie des raisons pour lesquelles les corsaires en empruntent plus. Pour appuyer cet argument, prenons le graphique 3. Ici, les frégates qui apparaissent dans les sources sont au nombre de trois et effectuent près de quatorze prises. Sur les trois frégates mentionnées, deux donnent leur nombre d'hommes. La frégate *Le Victorieux*⁹³ présente une variation du nombre de marins, mais ce bâtiment a en moyenne 161,8 membres d'équipage sur ses croisières. Pour *La Coquette* le nombre de personnels à bord est de 94⁹⁴. Bien sûr, le nombre d'hommes n'est pas la seule donnée qui justifie l'adoption massive du vaisseau comme bâtiment de course, le facteur économique étant un paramètre important à prendre en compte. Charles Carrière montre très bien que l'activité corsaire est aussi liée à l'activité marchande, il parle pour Marseille « des négociants-armateurs »⁹⁵. La course étant une activité mercantile profondément liée à la guerre, quand le commerce est perturbé par celle-ci, certains négociants transforment leur activité en devenant des armateurs. En prenant en compte ce facteur, il est compréhensible de retrouver le vaisseau en tête du classement des embarcations les plus utilisées pour la course. En effet, jusqu'aux années 1790, le vaisseau est l'embarcation la plus empruntée par les marchands de Marseille. De 1780 à 1788, ce type de bâtiment représente 37,7% du commerce marseillais contre 31,3% pour le second, le brigantin⁹⁶. Le brigantin, d'après les sources utilisées, représente de 1756 à 1763, 10,59% des embarcations utilisées et effectue 11,82% des prises du

⁹⁰ AD BdR, 200 E 517 1757, p. 208.

⁹¹ Ce même capitaine n'apparaît pas de lui-même dans la source, on le connaît grâce à ses capitaines de prises qui ramènent leurs proies à Marseille.

⁹² AïT-EL-HADJ Smail, « Caractéristiques de la guerre navale, XVIII^e et XIX^e siècles », *Innovations*, 2013/3 (n° 42), p. 237-247.

⁹³ AD BdR, 200 E 516, 1760, p. 463.

⁹⁴ *Ibid*, 200 E 518, 1762, p. 127-128.

⁹⁵ CARRIÈRE Charles, *op. cit.*, Volume 1, p. 523.

⁹⁶ *Ibid*, Volume 2, p. 596.

port de Marseille sur la même période. En contrepartie, le vaisseau représente 29,41% des embarcations empruntées par les corsaires et effectue 34,55% des prises. La disponibilité du vaisseau comme embarcation commerciale laisse à penser que nombre de ces bâtiments furent convertis et armés en course pour la guerre de Sept Ans. D'après les registres de construction navale des années 1732 à 1741, le tonnage moyen du vaisseau est de 285. Daniel Panzac donne à peu près les mêmes chiffres sur cette caractéristique. Il mentionne que ces bâtiments peuvent déplacer 100 à 400 tonneaux et 200 en moyenne, là où les autres types de bâtiments sont à moins de 100 tonneaux comme la pinque, la tartane, et les barques qui elles dépassent parfois les 100 tonneaux⁹⁷. Ce tonnage moyen étant assez élevé, il permet au vaisseau de transporter plus d'hommes d'équipage, plus de bouches à feu et donc de maximiser ses chances de survie en mer ainsi que son pourcentage de prise.

Il a été possible dans cette partie de l'argumentation d'analyser et de définir les types d'embarcations que les corsaires empruntaient. En ayant effectué ce constat, nous avons ensuite défini l'embarcation qui a été la plus efficace pendant la guerre de Sept Ans : le vaisseau. À l'appui de cette conclusion, les raisons pour lesquelles il est le bâtiment le plus emprunté ont été exposées. Ainsi, après avoir vu d'où venaient les corsaires marseillais et défini les raisons pour lesquelles ils empruntaient tel type de bâtiment plutôt qu'un autre, il nous faut voir désormais quels trajets ces corsaires-là se réservent afin de comprendre au travers de plusieurs exemples pourquoi certains lieux sont plus privilégiés que d'autres.

⁹⁷ PANZAC Daniel, *op. cit.*, p. 28.

C. Itinéraire et trajet d'un corsaire marseillais

1. *L'exemple des itinéraires de deux capitaines corsaires*

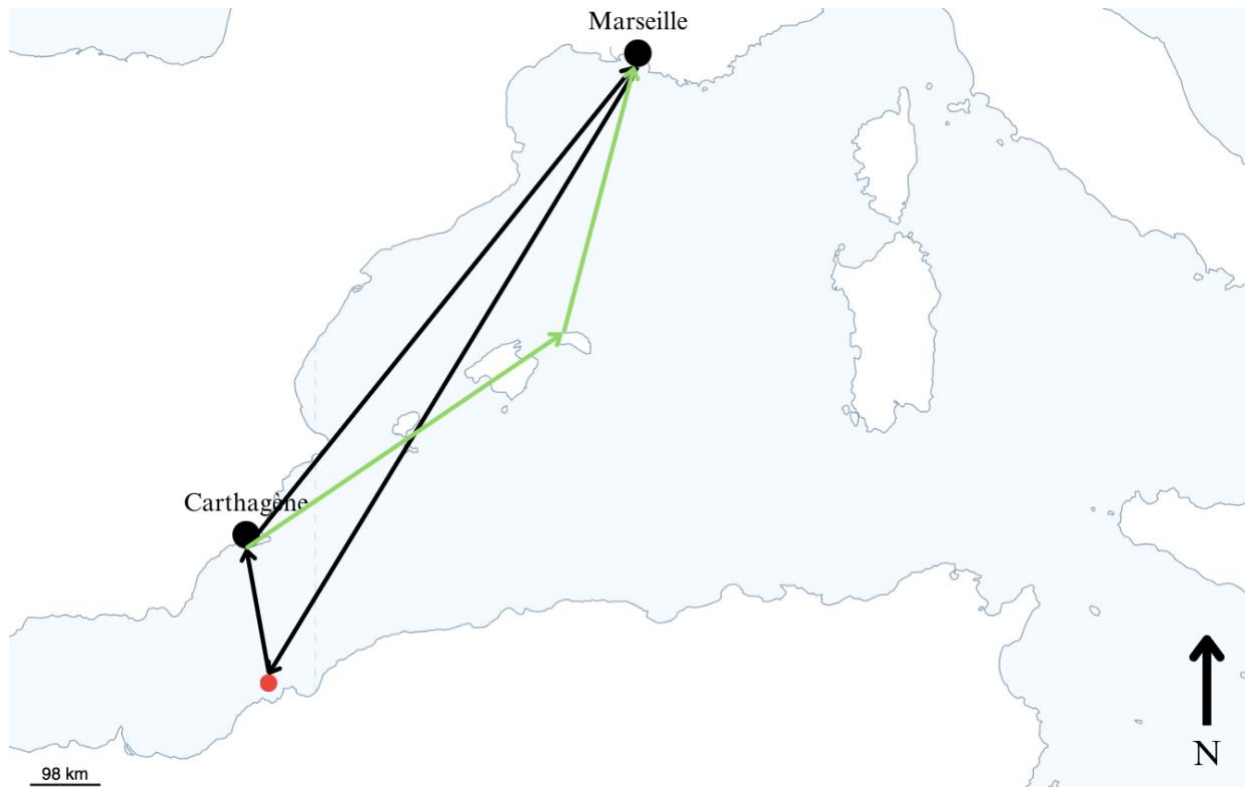
Après avoir vu d'où venaient les corsaires marseillais et défini les raisons pour lesquelles ils empruntaient tel type de bâtiment plutôt qu'un autre, il faut maintenant voir quels trajets ces corsaires-là se réservent et comprendre au travers de plusieurs exemples pourquoi ils empruntent ces chemins-là. Grâce aux registres de l'intendance sanitaire, il nous est possible de définir à quels endroits les corsaires passent. Pour cela, nous nous appuyons sur deux cartes représentatives de la globalité des trajets, et qui permettent de tirer certaines informations intéressantes sur les habitudes que l'on peut retrouver chez les navigateurs. Dans un premier temps, il s'agit ici d'établir un diagnostic brut et de comparer directement les cartes. Sur celles-ci sont représentées les différentes étapes décrites par le capitaine à l'intendant sanitaire.

Carte 2 : Itinéraire du corsaire Jean André Arnoux, croisière du 10 aout 1756 au 3 novembre 1756



Source: AD BdR, 200 E 512 1756, p. 504-505.

Carte 3 : Itinéraire du corsaire Jean-Baptiste Mégy, du 15 avril 1757 au 7 mai 1757



Source: AD BdR, 200 E 513, p. 217.

Dans un premier lieu, sous l'examen desdites cartes, une première chose saute aux yeux : les courtes croisières. En effet, si l'on compare la carte 2 avec la carte 3, le constat apporte qu'il n'y a que quelques étapes décrites par le corsaire. Les étapes sont dans la plupart du temps découpé de cette manière : le départ du port (Marseille généralement), début de la croisière, prise effectuée (ou non), retour au port pour ramener la prise (via un capitaine de prise, ou non). Comment est-il possible d'expliquer la petitesse de ces trajets ? Est-il possible que cela ait un rapport avec les ressources⁹⁸ que possède le corsaire ? En effet, les ressources jouent un grand rôle dans la durée de la croisière du capitaine, et pourraient potentiellement déterminer le temps que le corsaire peut passer en mer. Plus une embarcation a un tonnage élevé, plus elle comporte d'hommes, plus le ravitaillement à embarquer est imposant. Par exemple une frégate de 170 hommes reste plus longtemps à croiser en mer et effectue moins d'escales qu'une galiote de 30

⁹⁸ Par « ressources », il est entendu : le type de bâtiment, le nombre d'hommes à disposition du corsaire, et le ravitaillement que celui-ci peut apporter.

personnes. Mais alors pourquoi les gros bâtiments embarquent beaucoup de provisions et n'effectuent pas des escales de manière plus récurrente ? Une réponse simple est apportée à ce problème : les armateurs n'apprécient pas le fait de ne pas pouvoir contrôler les dépenses du capitaine corsaire qui s'arrête pour des réparations ou un ravitaillement improvisé⁹⁹. Cependant, la durée de la course dépend surtout de la volonté du corsaire et de l'opposition entre la course côtière et la course lointaine¹⁰⁰. Comme leurs noms l'indiquent, la première fait référence à une course menée près des côtes n'allant pas chercher trop loin. La deuxième correspond à des voyages plus longs d'une durée variable. De fait, certains corsaires préfèrent effectuer de courtes croisières et revenir eux-mêmes avec leurs prises, d'autres privilégient des voyages plus longs, soit parce que c'est la durée de la croisière prévue, soit parce qu'ils n'avaient pas encore de prises à ramener au port. Par exemple, le capitaine du *Saint Jean le Bien Aimé* Louis Simon fait une croisière de 18 jours où il revient au port de Marseille directement après avoir effectué ses prises. Il les accompagne d'ailleurs lui-même puisque les dépositions de ses capitaines de prise s'effectuent à un jour d'intervalle¹⁰¹. En guise de croisière plus longue, il est possible de s'appuyer sur le capitaine Hen Saurin du vaisseau *L'Entreprenante* qui lui effectue une croisière de près de 104 jours¹⁰². Bien qu'il n'effectue aucune prise, celui-ci passe par plusieurs grands ports méditerranéens, comme Minorque entre autres, avant de finir à Marseille. Le capitaine de *L'Entreprenante* a donc croisé beaucoup plus longtemps, mais ne possédant pas les mêmes moyens que le capitaine du *Saint Jean le Bien Aimé*, peut-être a-t-il eu plus de difficultés à trouver une proie à sa hauteur.

2. Nationalité des chasseurs ennemis

Ensuite, quand le corsaire sort, il est lui aussi susceptible d'être sous la chasse d'un ou plusieurs bâtiments adverses. De fait, ce cas-là est observable de manière récurrente dans les sources, voici l'exemple de Jean-François Bremond, capitaine de *L'Heureuse Thérèse* :

« Il rapporte que le 3 étant au parage de Carthagène il a été chassé toute la journée par quatre vaisseaux de guerre anglais qu'il a revu les deux jours suivant que le 14 se trouvant

⁹⁹ VILLIERS Patrick, *op. cit.*, p. 103.

¹⁰⁰ *Ibid.*

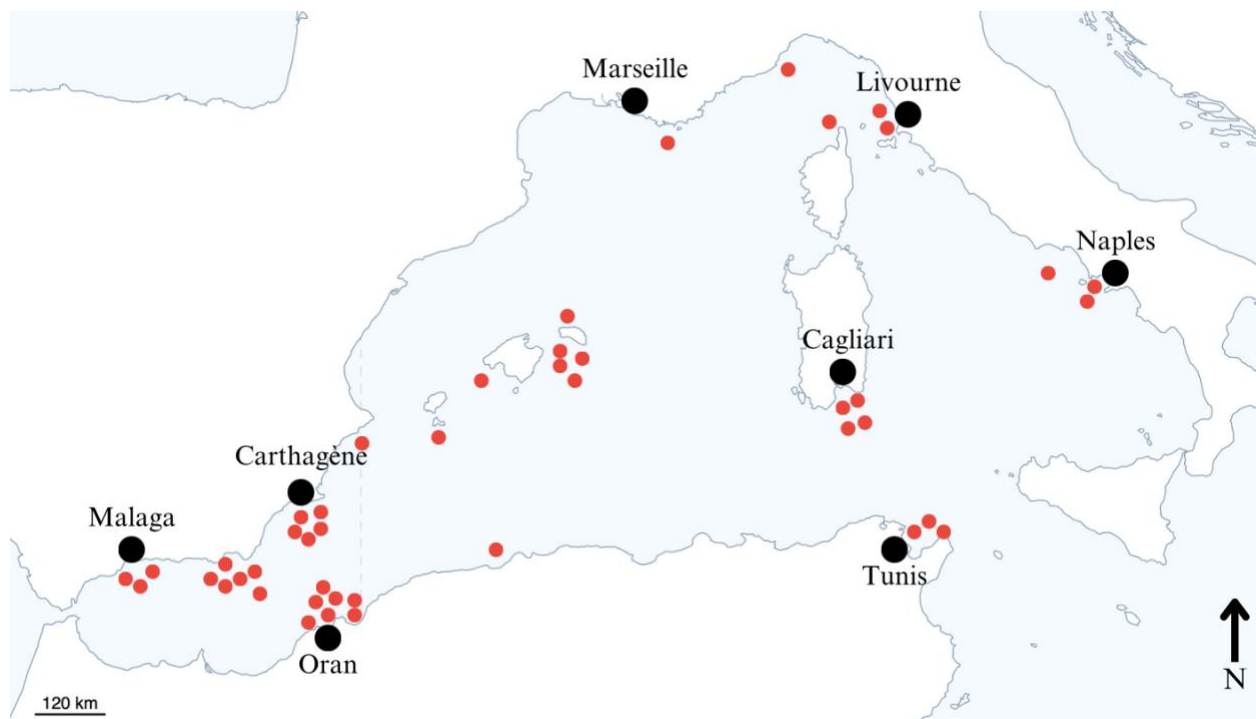
¹⁰¹ AD BdR, 200 E 513 1757, p. 227.

¹⁰² *Ibid.*, 200 E 514 1758, p. 170-171.

6 lieues au S. de Carthagène il a combattu pendant 3 heures avec un vaisseau anglais monté de 24 canons aiant eu le déposant 3 hommes tués et deux blessés¹⁰³. »

Comme il est observable dans cette déposition du capitaine, celui-ci était en proie à la chasse de vaisseaux de guerre anglais. Bien que privée de Minorque dès le début de la guerre par le duc de Richelieu et La Galissonnière, l'Angleterre garde le contrôle de Gibraltar, véritable artère de la mer Méditerranée sur le monde extérieur. Carthagène étant près de cette localisation, la concentration de bâtiments anglais est plus grande, le danger pour le corsaire marseillais de se faire chasser l'est donc tout autant. Si ce lieu constitue un danger certain pour les corsaires qui voient leur probabilité d'être pourchassés par des bâtiments corsaires ennemis ou des bâtiments de guerre adverse demeure haute. Elle se présente aussi comme une région fructueuse prisée des corsaires. En effet, Gibraltar étant un détroit majeur pour l'accès à la Méditerranée, un grand nombre des bâtiments marchands passent par cet endroit afin de pouvoir acheminer leurs marchandises. Les côtes de l'Afrique du Nord et de l'Espagne se transforment en endroits idéaux pour des embuscades.

Carte 4 : Localisations de toutes les prises effectuées sur l'année 1757



Source : AD BdR 200 E 513.

¹⁰³ *Ibid*, 200 E 513 1757, p. 268.

Ce constat est effectué sur la carte ci-dessus, qui regroupe l'ensemble des prises effectuées sur l'année 1757. En effet, il est facilement constatable à l'œil nu que la majorité des prises effectuées par les corsaires marseillais se trouvent près de Gibraltar, plus précisément vers Carthagène et Oran. Si l'on compare la carte que l'on a produite avec celle de Xavier Bidard qui traite de l'année 1779, on observe que les prises sont effectuées dans les mêmes zones¹⁰⁴. On observe alors une définition d'une certaine « zone de chasse » qui se situerait sur les côtes espagnoles et de barbarie.

Cependant, la domination anglaise sur les mers ne fait aucun doute à partir de 1758. Quelques mois après les opérations maritimes menées par les Anglais au travers du Canada et du Vieux Monde, la France ne parvient plus à subvenir correctement aux besoins de ses bâtiments¹⁰⁵. Plus aucun corsaire n'apparaît dans les registres de l'intendance sanitaire de Marseille à partir du début jusqu'à la fin de 1759, excepté pour Josèphe Duchène le 10 novembre 1759¹⁰⁶. Cette absence de corsaires dans les registres concorde donc avec ce tournant dans la guerre, mais aussi avec la politique navale anglaise qui consiste à attendre patiemment l'erreur de l'ennemi et à s'adonner à la capture de ses vaisseaux, qu'ils soient des bâtiments de guerre, marchands ou corsaire¹⁰⁷. Pour preuve, la paralysie du commerce infligée à la France se fait aussi ressentir à Malte où même dès 1758, les entrées de bâtiments français dans le port sont quasiment inexistantes¹⁰⁸.

3. *Les lieux d'embuscades favoris*

L'activité corsaire étant avant toute chose une activité mercantile, il s'agit pour le capitaine de l'embarcation de pouvoir rapporter le plus de valeur marchande possible. Le capitaine tend donc à prendre le moins de risque afin d'éviter de perdre des ressources commerciales échangeables. C'est pourquoi l'embuscade et la surprise sont les atouts privilégiés des corsaires. En effet, en se penchant sur la carte de toutes les captures de l'année 1757, celles-ci se font

¹⁰⁴ BIDARD Xavier, *La guerre d'Indépendance américaine et les trafics maritimes de Marseille : les conséquences pour la navigation et le commerce en 1779*, mémoire de maîtrise sous la direction du Professeur MARZAGALLI Silvia, Université Côte d'Azur, 2022, p. 98.

¹⁰⁵ Sur ce point voir : MONAQUE Rémi, *op. cit.*, p. 170-171.

¹⁰⁶ AD BdR, 200 E 515 1759, p. 530.

¹⁰⁷ VILLIERS Patrick, DUTEIL Jean-Pierre, « 4 - *La guerre de Sept Ans : la guerre navale sur tous les océans* », dans : *L'Europe, la mer et les colonies (XVII^e-XVIII^e siècle)*. Sous la direction de VILLIERS Patrick, DUTEIL Jean-Pierre. Vanves, Hachette Education, « Carré Histoire », 1997, p. 92-113.

¹⁰⁸ GRAZIANI Antoine-Marie, VERGÉ-FRANCESCHI Michel, *op. cit.*, p. 170.

souvent près des côtes et des îles. Comme nous l'avons vu précédemment avec la carte 4, il est observable qu'une grande partie des prises s'effectue aussi « près des villes ». Cette donnée-là indique que le bâtiment capturé par le déposant a été fait à une distance quelconque d'une ville. Prenons l'exemple de la déposition du lieutenant du capitaine Jean André Arnoux :

« Le capitaine Jean André Arnoux, qui a dit avec serment qu'étant parti de cette ville le 12 août et après avoir tenu diverses croisières il a rencontré le 17 octobre 3 lieues distant d'Alicant le vaisseau le Roy de Prusse capitaine Guillaume Wissen anglais chargé de morue allant de Terreneuve à Alicant duquel le Cap. Arnoux s'est emparé¹⁰⁹. »

C'est grâce à ce type-là de déposition qu'il est possible d'établir cette donnée. Ensuite, d'autres prises s'effectuent « sur un cap », par exemple le corsaire chasse près du Cap Corse¹¹⁰ ou du Cap Faucon¹¹¹ près de la Barbarie.

Carte 5 : Situation géographique du Cap Falcon



¹⁰⁹ AD BdR, 200 E 517 1761, p. 563.

¹¹⁰ *Ibid*, 200 E 513 1757, p. 437.

¹¹¹ *Ibid*, 200 E 517 1761, p. 421-422.

Carte 6 : Situation géographique du Cap Corse



Ces lieux-là, représentés ci-dessus, constituent un endroit idéal pour tendre une embuscade puisque l'embarcation visée n'aperçoit pas tout de suite un bâtiment corsaire dissimulé dans le cap. Cependant, le constat présent indique que dans les dépositions, aucune information concernant le début de la prise en chasse par le bâtiment corsaire n'est mentionnée. De fait, le but de la source étudiée étant de procurer des informations concernant l'intégrité sanitaire du bâtiment mouillant dans le port, aucun intérêt n'est donné au lieu d'embuscade choisi par le corsaire. Dans les registres, la façon dont le corsaire se dissimule (ou non) pour l'embuscade et la surprise est aussi omise. Il n'est donc pas possible dans cette étude d'évaluer et d'étudier correctement les préliminaires du combat naval corsaire à partir de cette source. En revanche, il est possible de déterminer quels sont les lieux les plus fructueux pour une embuscade. Même si dans le tableau de l'Annexe 1, les lieux de prises ont été différenciés selon les dires du capitaine corsaire dans la déposition, globalement, les prises effectuées par les Marseillais sont toujours situées près des côtes. Dans certaines dépositions on retrouve tout de même certains corsaires qui effectuent des prises à plus de 15 lieues de certaines villes, ce qui représente près de 72 kilomètres. Par exemple le 4 mai 1760, le lieutenant de *l'Hirondelle* Jean Roubaud, rapporte que : « Le 11 mars se trouvant le 25 sur les hauteurs d'Almérie distant de 16 lieues il

s'empara de 3 bâtiments anglais chargés de sel duquel le déposant en a eu le commandement¹¹² ». Cependant les lieux de prises dépassent rarement les 20 lieues de distance de la côte, la prise la plus éloignée de la côte référencée dans les sources se trouve à 25 lieues : « Le 29 se trouvant 25 lieues au S. d'alicant il a pris le senau Le Deleit Cap Jean Fommers anglais¹¹³ ». Dans certains cas particuliers, deux en l'occurrence, les corsaires effectuent des prises à l'intérieur même d'un port. La surprise et l'embuscade jouent un grand rôle dans l'obtention de ces bâtiments ennemis au mouillage, l'exemple parfait est celui de la déposition effectuée le 14 mars 1762 par le capitaine en second de *La Coquette*, Jean Etienne Garan :

« Le 6 du mois dernier étant mouillé aux Isles de S.Pierre il a vu deux bâtiments dont un pinque corsaire anglais nommé S.Antoine et l'autre une Tartane prise française qui venaient mouiller aux Isles, le Cap. Mille s'est emparé avec son canot de l'un et de l'autre bâtiment trois coups de canon distant du fort, les équipages anglais après avoir jetté l'ancre s'étant sauvés a terre avec leurs chaloupes a l'aspect du corsaire¹¹⁴. »

La surprise constitue un facteur important du combat pour le corsaire. Cette partie, étant traitée après dans l'argumentation, il n'en est pas fait cas ici. Cependant, il est possible de constater que grâce à la surprise, la localisation de la prise peut varier et donner lieu à une situation où le corsaire effectue sa prise même au mouillage dans un port. Après avoir abordé en détail les différentes étapes de l'itinéraire du corsaire marseillais, il convient de pouvoir analyser la manière dont la chasse, le début de l'activité se déroule.

Il aura donc été possible dans cette partie de démontrer plusieurs points qui permettent au travail de recherche d'avancer. Dans un premier temps, établir le profil du corsaire et savoir d'où il provient aura permis de connaître et d'établir un peu plus clairement son profil. Même si l'intendance sanitaire ne donne pas plus d'informations concernant son origine sociale. Ensuite nous avons pu aborder l'aspect de l'équipage du corsaire en nous concentrant sur un profil de corsaire : celui de Jean André Arnoux. Postérieurement, nous avons abordé dans cette même partie la comparaison avec une embarcation marchande en temps de paix et nous avons pu expliquer les raisons de ces différences.

¹¹² AD BdR, 200 E 516 1760, p. 239.

¹¹³ *Ibid*, 200 E 516 1760, p. 65.

¹¹⁴ *Ibid*, 200 E 518 1762, p. 110-111.

Dans la même première partie de ce raisonnement, il a été crucial de voir, déterminer et expliquer le choix de l'embarcation du corsaire marseillais qui est capital dans la réussite de son entreprise en mer Méditerranée. En effet, nous avons pu observer que c'est le vaisseau qui se place en tête de liste du type d'embarcation la plus empruntée par les capitaines pour les raisons abordées précédemment. Ensuite, nous avons pu définir les différents types d'embarcation que les corsaires pouvaient prendre pour croiser en Méditerranée.

Enfin, le constat sur le profil du corsaire, son équipage et son embarcation étant choisies, il a été entrepris de définir son itinéraire et ses choix de lieux qu'il privilégiait à l'embuscade. Ici il a été possible de voir à l'aide de deux cartes le parcours typique d'une déposition d'un corsaire provençal sévissant en méditerranée, et aussi de définir les raisons pour lesquels ceux-ci privilégiaient certaines parties de la mer Méditerranée occidentale et non d'autres. De par ces définitions de trajets, nous avons pu en conclure que la côte espagnole et celle de barbarie étaient les zones de chasse privilégiées des corsaires.

Il a donc été possible dans la dernière partie de l'argumentation de voir les zones de chasse privilégiées des corsaires. Cependant, il est légitime de se poser la question suivante. : comment se déroule une chasse pour un corsaire marseillais ? Que se passe-t-il au terme de celle-ci ? Comme le corsaire se défend-il s'il est attaqué ? C'est là tout l'objet de la partie suivante.

II. Combattre et capturer en mer Méditerranée : approche du cœur de l'activité corsaire

Ce constat dirige ensuite, notre argumentation vers les préliminaires de la chasse, permettant de fixer la durée d'une course pour le corsaire et les motifs relatifs à celle-ci pour la débiter. Il est par ailleurs permis de mettre en place une typologie de la proie sélectionnée par le déposant¹¹⁵ en fonction des variables qui se présentent à lui, amenant ainsi à préciser le profil de la victime la plus aisée à saisir. Si le combat naval corsaire peut être vu dans l'imaginaire collectif comme un combat sanglant et sans merci, il relève dans la réalité d'un tout autre constat. Bien que les pertes humaines existent et sont mentionnées, le combat jusqu'à ce que mort s'ensuive se fait rare. Cette partie de l'argumentation tend à faire comprendre et à analyser, toujours au travers de l'intendance sanitaire de Marseille, la pratique du combat naval pour le corsaire en Méditerranée. En analysant cette pratique-là, il convient naturellement de disséquer les débouchés qui s'offrent au corsaire : avant, pendant, et après que ce combat a eu lieu. La tendance à le placer en temps qu'agresseur est juste dans la plupart des situations qui seront présentées, mais il peut aussi se placer en tant que défenseur pour des raisons qui sont abordées dans la suite de notre partie.

A. Chasser en Méditerranée

1. La durée d'une chasse pour un corsaire

Dans cette partie de l'argumentation, l'objectif est de définir la manière dont chasse le corsaire. Il y est abordé les différents regards qu'il est possible de poser sur cette pratique. Celle-ci commence dès le moment où le corsaire aperçoit sa proie et où il débute sa chasse. Elle se termine quand le combat s'engage. Déterminer la façon dont se produit cette traque est très complexe au travers de notre source. En effet, celle-ci se contente dans la très grande majorité des dépositions de simplement faire le constat suivant : est-ce que le corsaire qui rentre dans le port de Marseille a fait une prise ou non ? De fait, il est pratiquement impossible d'établir un schéma de poursuite classique comme il est possible de retrouver dans des mémoires de corsaire

¹¹⁵ Terme qualifiant le corsaire ou le capitaine de prise effectuant sa déposition à l'intendant sanitaire de Marseille.

célèbre du XVII^{ème} siècle, ou du XVIII^{ème} siècle. En revanche, il est concevable de traiter certains aspects de cette chasse au travers de ce que la source omet, ou évoque peu souvent. Pour commencer, la durée de la chasse effectuée par le corsaire n'est quasiment pas abordée par l'intendant, à l'inverse de la durée du combat quand il y en a. La seule évocation de la durée d'une chasse se trouve dans les registres le 7 octobre 1761 et est faite par Antoine Patot, lieutenant de la Felouque *Le Jaquet* :

« Ce matin à huit heures, étant à une lieue distante de la Tour du Rhône il a été chassé pendant une heure par un senau anglais¹¹⁶. »

Cette mention relevant de la durée pendant laquelle le corsaire a été poursuivi, elle ne nous apporte rien sur la durée de chasse du corsaire marseillais. Aussi, l'unique mention de la « chasse » effectuée par un déposant se trouve dans le registre de l'année 1762, plus précisément dans la déposition du 26 mars qui dit du capitaine de *La Coquette* Barthélémy Mille que :

« Aïant apareillé des Isles de S. Pierre le 15 du mois dernier il a tenu diverses croisières dans le cours desquelles il a vu le 7 de ce mois a 20 lieues à l'O. des bouches de Boniface un pinque anglais de 10 à 12 canons armé en course auquel il a donné chasse jusqu'au soir¹¹⁷. »

Comme l'intendant ne mentionne pas de « prise anglaise » ou n'évoque pas la capture de celui-ci dans la suite du témoignage, la chasse du dit corsaire a très probablement échoué. Dans les autres dépositions des registres, il est juste mentionné la prise effectuée comme dans cet exemple :

« Le 27 étant avec le Cap. Southarier il a rencontré a 12 lieues au S. distant d'alicant le brigantin Le Constant Cap. Guillaume Woud anglois alant de Naples en angleterre chargé de raisins secs, duquel il s'est emparé et en adonné le commandement au S. Rouxson Cap. en second¹¹⁸. »

¹¹⁶ *Ibid*, 200 E 517 1761, p. 509-510.

¹¹⁷ *Ibid*, 200 E 518 1762, p. 127-128.

¹¹⁸ *Ibid*, 200 E 514 1758, p. 109-110.

La formulation varie en fonction de la déposition et de l'intendant en place, le principe de rédaction reste le même. Si aucun indice n'est mentionné quant à la durée d'une chasse fructueuse, alors comment est-il possible d'émettre une hypothèse sur celle-ci ? Le raisonnement est envisageable grâce à d'autres dépositions mentionnant la période de la journée où la chasse est effectuée. Le constat est que quand un corsaire parle d'un événement qui lui est arrivé de nuit, cela est mentionné dans le registre par l'intendant comme dans cette déposition, donnée par Etienne Balthazar Hugues, capitaine de *La Constance* :

« Il a fait voile le 9 du mois passé après y avoir chargé de poisson salé il rapporte que dans la nuit il a rencontré le Capitaine Gassen armé en course¹¹⁹. »

Cet exemple met en avant deux informations. La première confirme le propos évoqué à l'instant, la deuxième nous apporte que le corsaire qu'il rencontre est en train de chasser, ou alors se déplace juste de nuit. Le fait que la période de la journée à laquelle le déposant traque soit mentionnée nous invite à penser que la totalité des prises effectuées par les corsaires se déroule de jour. De fait, dans les autres déclarations contenues dans les registres de 1756 à 1763, aucune prise « de nuit » n'a été alléguée, ou alors, ce facteur a été omis intentionnellement. De plus quand un combat se déroule sur plusieurs jours, cela est mentionné par l'intendant, comme dans la déposition faite par Daniel Jacinthe capitaine du *Le Comte de Bellsince*, datant du 29 août 1762 :

« Le 11 juillet se trouvant 40 lieues à l'O de Sorlingue ils eurent rencontre dans la nuit d'un vaisseau anglais monté de 18 canons contre lequel ils se battirent pendant 3 heures et que le lendemain aiant recommencé le combat¹²⁰. »

À l'aide des arguments que nous avons mentionnés, il est possible d'affirmer avec une grande certitude que la plupart des chasses que le corsaire entame, fructueuses ou non, se déroulent en moins d'un jour, parfois en moins d'une demi-journée. Il est possible d'avoir certaines durées de chasse évoquées par les intendants mais celles-ci sont plutôt rares et ne sont pas significatives puisqu'elles ne s'inscrivent pas dans la majorité de celles-ci.

¹¹⁹ *Ibid*, 200 E 514 1758, p. 109-110.

¹²⁰ *Ibid*, 200 E 518 1762, p. 400-401.

2. Nationalités des différentes proies chassées

Pour poursuivre sur les aspects concernant la chasse des corsaires marseillais, il est possible d'aborder un autre point qui semble au premier abord trivial, mais qui est d'une importance capitale dans la manière dont le corsaire aborde sa traque. Il s'agit là de la nationalité de la prise qu'il poursuit. Il s'agit ici de savoir qui le corsaire prend en chasse. Avant d'entrer dans le cœur de l'argumentation, il faut d'abord définir qui le corsaire peut capturer en mettant en parallèle : les belligérants présents dans la guerre ainsi que les captures figurant dans les sources. Ce constat est exprimé au travers d'un tableau que voici :

Tableau 3 : Comparaison entre les ennemis du Royaume de France et les différents types de nations avant fait l'objet d'une capture par les corsaires marseillais

Ennemis du Royaume de France (1756-1763)¹²¹	Pavillon des prises recensées à Marseille
Grande-Bretagne	Grande-Bretagne ¹²²
Royaume de Prusse	Royaume de Naples ¹²³
Électorat de Brunswick-Lunebourg	République de Gênes ¹²⁴
Indes Orientales	Provinces-Unies ¹²⁵
Treize Colonies	Royaume de Suède ¹²⁶
Royaume d'Irlande	Royaume de Danemark ¹²⁷
Royaume de Portugal	Duché de Toscane ¹²⁸

¹²¹ Dans ce tableau il ne figure que les « belligérants » et « cobelligérants » possédant une flotte de guerre ou un accès direct à la mer.

¹²² AD BdR, 200 E 513 1757, p. 32.

¹²³ *Ibid*, 200 E 5131757, p. 208.

¹²⁴ *Ibid*, 200 E 512 1756, p. 435.

¹²⁵ *Ibid*, 200 E 512 1756, p. 444.

¹²⁶ *Ibid*, 200 E 513 1757, p. 35-36.

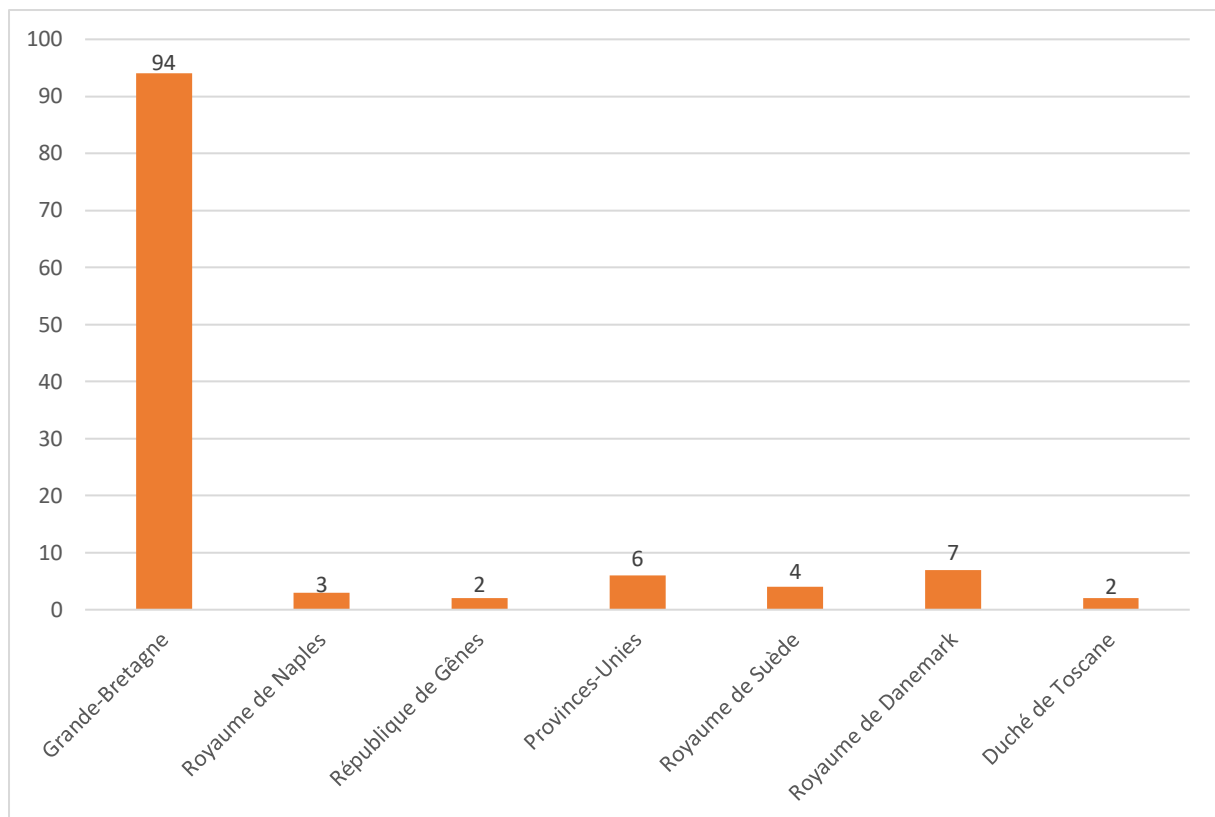
¹²⁷ *Ibid*, 200 E 513 1757, p. 8-9.

¹²⁸ *Ibid*, 200 E 513 1757, p. 39.

Sources: AD BdR 200 E 512, AD BdR 200 E 513, AD BdR 200 E 514, AD BdR 200 E 515, AD BdR 200 E 516, AD BdR 200 E 517, AD BdR 200 E 518, AD BdR 200 E 519.

Ici, le constat est criant : seule la Grande-Bretagne se retrouve à la fois dans les belligérants et dans les registres de l'intendance sanitaire. Tous les autres ne correspondent pas et n'ont pas fait partie intégrante du conflit, pourtant, ils sont tout de même capturés par les corsaires. En partant de cette observation, peut-on entrapercevoir par le prisme de l'intendance sanitaire une différence dans la chasse effectuée par les déposants marseillais ?

Graphique 4 : Nombre de prises effectuées par les corsaires pour chaque nation 1756-1763



Sources: AD BdR 200 E 512, AD BdR 200 E 513, AD BdR 200 E 514, AD BdR 200 E 515, AD BdR 200 E 516, AD BdR 200 E 517, AD BdR 200 E 518, AD BdR 200 E 519.

En étudiant le graphique ci-dessus, on observe que l'écrasante majorité des captures se trouvent être Anglaises. Mais, si l'on se penche sur quelques-unes des nombreuses dépositions

recensant les captures de bâtiments de toutes nationalités confondues, le constat est le même : l'intendant sanitaire n'évoque pas une seule fois la manière dont la poursuite se déroule, non pas parce qu'il n'en tient pas compte, mais parce qu'elle n'est pas importante. De fait, il nous est impossible de définir le comportement que le corsaire a avec les bâtiments de nationalités différentes, même si la finalité est différente de la capture. Pour ce faire, il faudrait avoir à disposition des mémoires de corsaire ayant sévi en méditerranée afin de déceler son récit de la traque. Cela ne rentrant pas dans le cadre de l'étude actuelle, il est impossible d'effectuer un quelconque constat. En revanche, il est facilement remarquable sur le graphique 4 que 79% des prises ramenées dans le port de Marseille soient constitués d'embarcations britanniques. Toutes les autres prises représentent respectivement moins de 5% du total, ce qui nous informe clairement sur le profil de chasse du corsaire marseillais qui est presque exclusivement anglais. Ou alors des embarcations faisant commerce avec l'Angleterre.

3. *Marchand ou corsaire, qui fait l'objet de plus de chasse ?*

Sur la totalité des prises que les corsaires provençaux chassent, quels types de bâtiments le corsaire est-il le plus amené à chasser ? Corsaire adverse, marchand, bâtiment de guerre ennemi ? Charles Carrière disait que : « Le corsaire, armé en vue du profit, ne cherche que la capture. Il n'envisage jamais une action quelconque contre des vaisseaux de ligne ; même la prise d'un corsaire ennemi, "un simple marchand de boulet", ne serait qu'une onéreuse vanité. »¹²⁹. Si l'on s'appuie sur ces propos concernant le type de prise auxquelles le corsaire marseillais s'adonne, la question ne se poserait même pas. Cependant, peut-on réellement s'y fier ? Pour ce qui est des bâtiments de guerre, Charles Carrière à absolument raison, ils n'ont rien de précieux à offrir et les chasser reviendrait à les affronter systématiquement, ce que le corsaire veut à tout prix éviter. Cependant, la même affirmation ne se produit pas pour ce qui concerne les corsaires ennemis. En effet, quand on se penche sur les registres, il est possible de noter que les corsaires provençaux s'attaquent aussi à d'autres embarcations ennemies armées en course dans le but de faire du profit. En effet on peut par exemple donner les dépositions du 12 janvier 1758¹³⁰ et du 1 janvier 1762¹³¹. Cependant, il s'agit là d'exceptions qui confirment la règle puisque comme nous pouvons l'observer dans le tableau ci-dessous, les chasses de bâtiments marchands sont très largement majoritaires :

¹²⁹ CARRIÈRE Charles, *op. cit.*, Volume 1, p. 524.

¹³⁰ AD BdR, 200 E 514 1758, p. 12-13.

¹³¹ *Ibid*, 200 E 518 1762, p. 2-3.

Tableau 4 : Types d'embarcations sur lesquels les corsaires marseillais ont rapporté avoir entamer une chasse pendant la guerre de Sept Ans (1756-1763)

Type d'embarcation chassées	Nombre de chasses effectuées
Marchand	13
Marchands armés en course	1
Corsaire Anglais	2
Bâtiments de guerre	2

Sources: AD BdR 200 E 512, AD BdR 200 E 513, AD BdR 200 E 514, AD BdR 200 E 515, AD BdR 200 E 516, AD BdR 200 E 517, AD BdR 200 E 518, AD BdR 200 E 519.

De fait, si l'on se penche sur quelques-unes des nombreuses dépositions recensant les captures de bâtiments britanniques, on observe une chose : la faible durée de la chasse. Cet aspect a été traité dans cette même partie de l'argumentation, mais il entraîne avec lui un autre questionnement : est-ce que les corsaires chassent de la même manière un bâtiment anglais qu'une embarcation d'une autre nationalité ? Sur la déposition suivante, le capitaine Pléville-Le-Pelley décrit la prise de deux bâtiments anglais sans rien rajouter au sujet de la chasse, du combat ou de ce qui se déroule après la capture :

« Se trouvant le 22 X. a la hauteur des aigles il s'est emparé du brigantin la Charlotte, Cap. Etienne Colin anglais chargé de Morue que le 7 janvier il s'empara au S. de Carthagène 12 lieues distant du brigantin l'Ecolier Cap. Jean Tonson anglais¹³². »

Ici les bâtiments anglais sont capturés sans aucun combat ni protestation apparente. Dans notre source les différences au niveau des types de chasses sont très peu visibles, donc, il n'est

¹³² *Ibid*, 200 E 518 1760, p. 64-65.

pas possible de déceler une quelconque différence flagrante entre la chasse d'un bâtiment marchand napolitain ou d'un anglais. Cependant, ces différences-là se retrouvent plus dans les récits de combat que l'on aborde après.

B. Combattre en Méditerranée

1. *Comment combattre ?*

La question du combat corsaire vient naturellement dans le développement des arguments puisqu'il s'agit ici de comprendre les connaissances que l'intendance sanitaire de Marseille a à nous apporter sur le sujet. Si dans les sources on ne peut pas réellement trouver la manière dont le corsaire chasse sa proie, il est en revanche possible de retrouver certaines dépositions qui mentionnent des combats d'une durée variable. En effet, la grande majorité des témoignages recueillis par les intendants en charge des registres mentionnent juste la prise effectuée par le corsaire. Pour preuve de 1756 à 1763, 28 dépositions sur 165 comportant des traces de combat allant de la simple décharge de mousqueterie à l'abordage en passant par les volées de canons sont relevées. Au travers de ces 28 témoignages, il est concevable de traiter trois façons claires par lesquels le combat est livré.

La première se trouve être la démonstration de force. En effet, dans certaines dépositions des capitaines d'embarcations, il est fait mention de « coups de canon » et de « mousqueterie » puis de la prise¹³³. Comme l'atteste la déposition de Louis Barthélémy commandant la pinque *la Vierge de Miséricorde* du 30 août 1756 :

« Le 14 le senau le Duc de Camberland commandé par le Cap. Mane Thompson anglois venant de Naples n'aient que le lest duquel le déposant s'est emparé après avoir tiré quelques coups de canon et l'a conduit à Caillary¹³⁴. »

Il apparait clairement ici une faible trace de combat qui souligne le fait qu'après cette altercation avec l'ennemi, la capture est instantanée, ce qui laisse logiquement penser que l'usage du canon a été ici fait pour intimider l'adversaire. Le décryptage de cette déposition correspond exactement à ce que décrit Smaïl Aït-El-Hadj au sujet de la première étape de l'abordage corsaire c'est-à-dire la décharge de mousqueterie et les bordées de canons¹³⁵. Il est possible de retrouver le même type de témoignage dans les mémoires du comte de Forbin qui

¹³³ AD BdR, 200 E 512 1756, p. 413-414.

¹³⁴ *Ibid*, 200 E 512 1756, p. 406.

¹³⁵ AïT-EL-HADJ Smaïl, « Caractéristiques de la guerre navale, XVIII^e et XIX^e siècles », *Innovations*, 2013/3 (n° 42), p. 237-247.

décrit la même étape préliminaire à l'abordage d'un bâtiment en 1706¹³⁶. Même si ce combat se déroule sur une Mer différente, le schéma en amont de l'attaque reste le même 50 années plus tard.

Ensuite on considère comme deuxième catégorie un combat fait d'échange de tirs où le contact physique entre équipages n'est pas établi. Ici le corsaire parvient à le soumettre uniquement par la puissance de feu comme le montre le témoignage de Jean-François Bremond capitaine de *l'Heureuse Thérèse* :

« Il a été chassé toute la journée par quatre vaisseaux de guerre anglais qu'il a revu les deux jours suivants que le 14 se trouvant à 6 lieues au S. de Carthagène il a combattu pendant 3 heures avec un vaisseau anglais monté de 24 canons aiant eu le déposant 3 hommes tués et deux blessés et que le 18 étant au S. de Majorque il s'est encore fait chasser pendant deux heures¹³⁷. »

Dans ce témoignage, l'analyse est claire : le déposant combat 3 heures à distance avec le bâtiment ennemi puisqu'aucune prise n'a été effectuée et aucune mention d'abordage n'a été émise par l'intendant en charge du registre.

Enfin, on retrouve en dernier point le combat d'abordage qui ne se termine uniquement par la saisie de la poudre à canon adverse¹³⁸. Dans toutes nos dépositions, l'abordage en lui-même n'est quasiment jamais mentionné directement, cependant, avec la finalité du combat on peut déceler si oui ou non l'abordage a eu lieu. Comme les corsaires n'ont que deux choix : vaincre ou fuir, si la prise a été effectuée par le capitaine déposant, elle l'aura été au terme d'un affrontement au corps à corps ou au moins au terme d'un investissement du pont ennemi. La seule déposition mentionnant un abordage est faite Daniel Jacinthe commandant le *Comte de Bellsince*, et explique que :

« dans la nuit un vaisseau anglais monté de 18 canons contre lequel ils se battirent pendant 3 heures et que le lendemain ayant recommencé le combat et voulant l'aborder le Cap.

¹³⁶ *Mémoires du comte de Forbin (1656-1733)*, Paris, Mercure de France, 2007, p. 481-482 : « Je le suivis de si près qu'en passant bord à bord de son matelot sous le vent, je lui fis tirer toute la bordée de mon canon et de ma mousqueterie de bâbord à portée de pistolet. ».

¹³⁷ AD BdR, 200 E 512 1757, p. 268.

¹³⁸ AïT-EL-HADJ Smaïl, « Caractéristiques de la guerre navale, XVIII^e et XIX^e siècles », *Innovations*, 2013/3 (n° 42), p. 237-247.

Cortel fut tué d'un coup de fusil avec un de ses matelots. Le combat continua pendant une heure sous les ordres du déposant le corsaire extrêmement mal traité fut obligé de lâcher prise¹³⁹. »

Si ces trois catégories relèvent de celles qui ont été analysées dans les registres, il en existe d'autres, plus précises qu'il convient de consulter et de reproduire afin d'obtenir une vue d'ensemble plus détaillée. Le graphique utilisé par Michel Aumont dans *Les Corsaires de Granville : Une culture du risque maritime (1688-1815)* se prête très bien à cet exercice et servira de base pour celui utilisé ci-dessous¹⁴⁰ :

Tableau 5 : Circonstances de captures des prises recensées à partir de l'intendance sanitaire de Marseille 1756-1763

Circonstances de capture	Nombre
Intimidation	90
Combat et intimidation	6
Combat et abordage	18
Ont profité de la détresse du bâtiment	1
Ruse d'approche et combat	3
Total	118

Sources: AD BdR 200 E 512 1756, AD BdR 200 E 513 1757, AD BdR 200 E 514 1758, AD BdR 200 E 515 1759, AD BdR 200 E 516 1760, AD BdR 200 E 517 1761, AD BdR 200 E 518 1762, AD BdR 200 E 519 1763.

Néanmoins, les sources utilisées pour ce travail ne permettent pas de fournir les mêmes statistiques que dans l'ouvrage de Michel Aumont. En effet, les dépositions fournies abrègent l'aspect combattif et se contentent dans la grande majorité des cas d'indiquer si oui ou non la prise a été effectuée avec un affrontement. Ici, cinq catégories ont été repérées dans les registres de l'intendance et permettent d'établir ces chiffres. Afin de clarifier l'aspect de ce tableau il convient d'expliquer brièvement la signification de ces catégories. La catégorie

¹³⁹ AD BdR, 200 E 518 1762, p. 400-401.

¹⁴⁰ AUMONT Michel, *op. cit.*, p. 431.

« Intimidation » correspond à l'absence totale de combat dans la déposition, ce qui affirme que le chassé s'est rendu sans résistance¹⁴¹. La suivante « combat et intimidation » fait état d'un court conflit suivi de la capture directe de l'embarcation adverse¹⁴². « Combat et abordage » souligne un long conflit armé suivi de la capture du bâtiment ennemi¹⁴³. « Ont profité de la détresse du bâtiment » met en avant les embarcations capturées à la suite d'un état de panique de l'équipage adverse¹⁴⁴. « Ruse d'approche et combat » montre la manière dont le corsaire approche le combat et capture sa proie¹⁴⁵. Cependant il est possible de tirer la conclusion suivante : la quasi-totalité des prises effectuées par les corsaires sont faites au travers de l'intimidation qui est finalement, la manière la plus rentable pour le corsaire de capturer un bâtiment. La caronade ayant succédé à l'abordage au milieu du XVII^{ème} siècle¹⁴⁶, le risque même minime pour le chassé ainsi que le chasseur de voir leurs profits réduits à cause de dégâts importants qui les obligeraient à relâcher dans un port est inenvisageable. En effet, si le combat n'a pas lieu, celui-ci n'a pas à dépenser ses ressources matérielles (mousquet, canon, voile, etc.) et ses ressources humaines (équipage). Le temps qu'il ne passe pas à combattre, il le passe à investir et occuper le bâtiment saisi. User de ruse ou profiter de la détresse d'un équipage est tout aussi efficace puisqu'elles évitent alors toute forme de combat et empêchent les pertes chez le corsaire, quelles qu'elles soient.

Mais alors comment expliquer une si grande efficacité quant à l'appropriation des bâtiments adverses ? Quand un corsaire rentre en croisière, son objectif est de s'approprier le plus de bâtiments adverses possible à un moindre coût afin d'en tirer la valeur la plus grande. De fait, afin d'éviter de faire perdre de l'argent à son ou ses armateurs, la cible choisie se doit de correspondre à la puissance du bâtiment que le corsaire a, ou idéalement en dessous¹⁴⁷. Dans les registres de l'intendance sanitaire, il est aisé de constater que dans la plupart des mentions de combat naval, le corsaire qui fait sa déposition sort victorieux de celui-ci et pour une raison simple : l'adversaire est moins puissant. Cependant il n'est pas impossible de voir certaines dépositions où des capitaines se voient perdre un affrontement. En revanche, ces cas-là se placent dans le contexte d'une course subie par le corsaire et non engagée par celui-ci. En effet, dans la totalité des dépositions relevées, une seulement recense véritablement en détail la défaite

¹⁴¹ AD BdR, 200 E 513 1757, p. 295.

¹⁴² *Ibid*, 200 E 516 1760, p. 462

¹⁴³ *Ibid*, 200 E 517 1761, p. 421-422.

¹⁴⁴ *Ibid*, 200 E 518 1762, p. 110-111.

¹⁴⁵ *Ibid*, 200 E 513 1757, p. 236-237.

¹⁴⁶ BLONDY Alain, *op. cit.*, p. 250.

¹⁴⁷ AUMONT Michel, *op. cit.*, p. 430.

du déposant. Le contenu de la déposition du 29 août 1762 cité précédemment le démontre très bien. En partant de ce constat, il est aisé d'appuyer le fait que le corsaire s'en prend presque exclusivement à plus faible que lui ce qui suit la logique associant gain et risque. Si certaines des dépositions soulignent uniquement « quelques volées de canons »¹⁴⁸ c'est bien parce que les dégâts liés à un combat naval peuvent être cruciaux pour le bâtiment marchand ou même le bâtiment corsaire¹⁴⁹. Il convient de rappeler que la course est avant tout une activité mercantile intrinsèquement liée à la guerre maritime.

2. *Combattre seul ou accompagné ?*

Par la suite, a posteriori de l'analyse du combat naval : contre qui et avec qui le corsaire combat-il ? Ces deux paramètres-là sont primordiaux pour comprendre la manière dont le corsaire approche son affrontement. En effet, la caronade étant la technique de combat favorite des corsaires¹⁵⁰, il faut pouvoir observer et définir certains changements quant à la mise en place de cette attaque et définir si oui, ou non, combattre seul ou accompagné change grandement les tactiques des capitaines. Pour ce faire il faut comparer dans les registres de l'intendance sanitaire ce qui relève du combat en solitaire et ce qui relève du combat à plusieurs, si combat il y a. Pour commencer, on observe dans les dépositions qu'il n'y a aucune trace de combat quand les corsaires décident de chasser ensemble. Les prises effectuées à plusieurs se font toujours par intimidation. Pour preuve la déposition donnée par Jean Angelfat, lieutenant du *Victorieux*, du 20 décembre 1757 témoigne que :

« Il a rencontré le 22 du mois passé le Brigantin le Jean et Jacques Cap. Henry Morphi anglois venant d'Irlande et de Gibraltar chargé de cuir, de plomb et de café et autres sont le cap Arnoux s'étant emparé en vue du Cap Jouvin aussi armé en course¹⁵¹. »

Il est constatable que pendant toute la durée de la guerre de Sept Ans, les registres de l'intendance sanitaire relèvent uniquement quatre dépositions où les déposants rapportent avoir chassé ensemble. Il s'agit des dépositions du : 20 décembre 1757¹⁵², 13 mars 1758¹⁵³, 31 mai

¹⁴⁸ AD BdR, 200 E 516 1760, p. 462.

¹⁴⁹ AUMONT Michel, *op. cit.*, p. 432.

¹⁵⁰ BLONDY Alain, *op. cit.*, p. 250.

¹⁵¹ *Ibid*, 200 E 513 1757, p. 594.

¹⁵² *Ibid*, 200 E 513 1757, p. 594.

¹⁵³ *Ibid*, 200 E 514, 1758, p. 108-110.

1760¹⁵⁴ et du 1^{er} juin 1761¹⁵⁵. Dans les quatre dépositions mentionnées, les corsaires effectuent à chaque fois une prise, sauf pour celle du 1^{er} juin 1761 où ils mentionnent juste avoir visité des embarcations. Sur les trois restantes, deux des prises se font par intimidation, la dernière s'effectue par un court combat et une intimidation. L'éventail des dépositions où les corsaires chassent à plusieurs est assez réduit et ne nous permet pas concrètement d'établir des faits indiscutables. Il est juste possible de constater que les corsaires ayant chassé à plusieurs ont un pourcentage de réussite de 100% d'après l'intendance sanitaire. Survient alors un autre questionnement : dans quelles conditions les corsaires sont-ils amenés à voyager ensemble ? D'après les dépositions il peut s'agir de coïncidence. En effet, il est possible d'observer, grâce à la déposition de Jean Baptiste Megy, capitaine de *La Marie Désirée*, la chose suivante :

« Il a relâché à Carthagène le 14 et en a fait voile le 19 avec le Capitaine Baudouin commandant une tartane en course il a abordé à Alicant le 22 et a mis sous voile le 26 avec ses deux prises et une troisième prise faite par le capitaine Bremond¹⁵⁶. »

Ici, l'analyse est limpide et il est clair que le corsaire Jean-Baptiste Megy a relâché à Carthagène durant sa croisière et qu'il n'était pas avec le capitaine Bremond quand il est arrivé. Il est possible d'émettre l'hypothèse que les deux corsaires se soient croisés à l'intérieur de la ville et qu'ils aient décidé d'un commun accord de continuer leur croisière ensemble afin de réduire les chances d'être eux-mêmes victime d'une chasse ennemie et de ramener leur prise de manière plus sûre. Sur les trois dépositions faisant mention des corsaires ayant chassé ensemble, on observe que ceux-ci n'ont pas été poursuivis par des bâtiments de guerre ou des corsaires anglais. Les corsaires voyagent donc à plusieurs quand cela est possible afin de maximiser leurs chances de survie. Parfois, il est possible qu'un corsaire s'intègre aussi aux convois de Sa Majesté pour être protégé :

« Il l'a conduit à Malte où il est arrivé le même jour et que se trouvant de retour de son voyage d'Alexandrie il en a confié le commandement au déposant avec 13 hommes de son équipage lui compris lequel est parti de Malte le 2 du courant sous l'escorte de l'Escadre du Roy commandée par M de Grammon¹⁵⁷. »

¹⁵⁴ *Ibid*, 200 E 516, 1760, p. 284.

¹⁵⁵ *Ibid*, 200 E 517 1761, p. 292.

¹⁵⁶ *Ibid*, 200 E 513 1757, p. 217.

¹⁵⁷ *Ibid*, 200 E 512 1758, p. 12.

Si les corsaires arrivent à se protéger correctement quand ils voyagent à plusieurs, est-il possible qu'ils subissent quand bien même des assauts ennemis ? Il est effectivement possible pour un capitaine corsaire d'être chassé même avec un autre capitaine armé en course. Pour preuve, la déposition de Louis Fort commandant *Le Castor* nous le montre parfaitement :

« Il rapporte que le 13 avril étant S.O. de Carthagene il a joint le Cap. Gayet avec lequel il a tenu diverses croisières dans le cours desquelles ils ont visité plusieurs batiments il ajoute que le 11 may étant 12 lieues distant d'alger il s'est séparé du Cap Gayet par la poursuite d'une fregatte¹⁵⁸. »

En revanche, il s'agit là de la seule déposition dans laquelle deux corsaires voyageant ensemble sont contraints de se séparer par la poursuite d'un bâtiment ennemi. Il peut aussi arriver que ceux-ci soient séparés sans raison apparente ou tout simplement non mentionnés par l'intendant, comme dans la déposition du 28 février 1757 où aucun contexte n'est donné quant à la séparation des deux bâtiments¹⁵⁹.

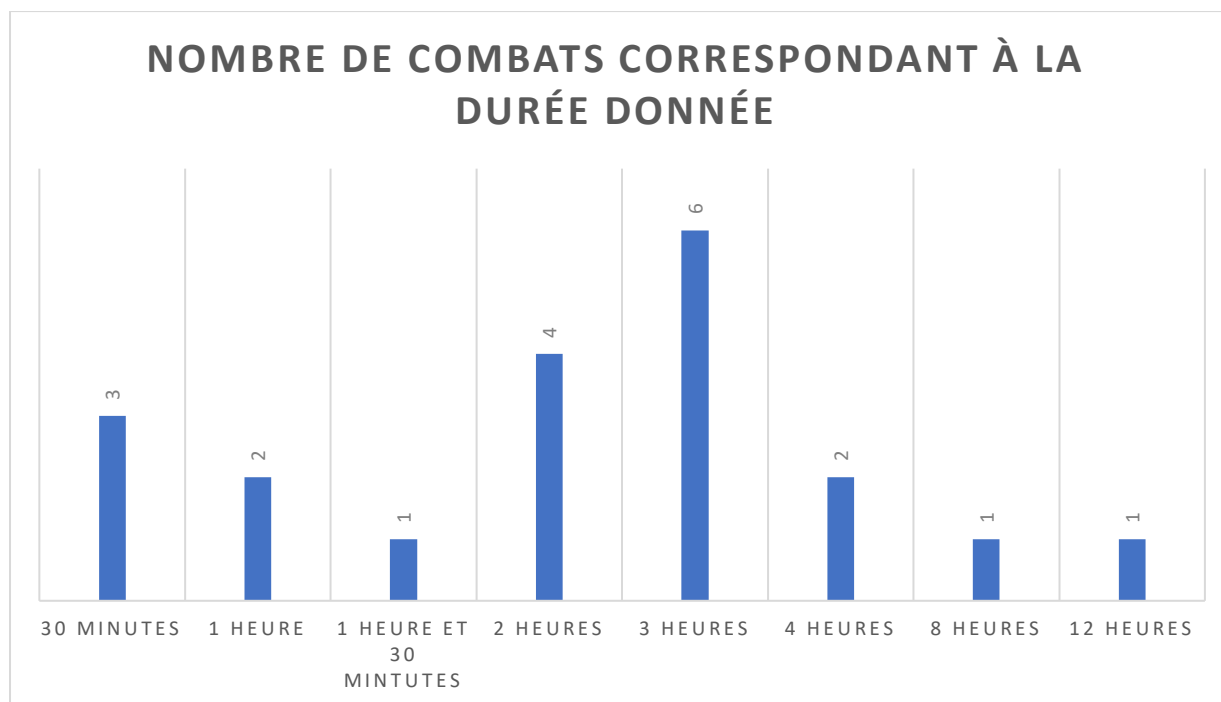
3. *La durée du combat naval corsaire*

Comme il est observable dans le tableau de l'Annexe 2, 21 combats ont été répertoriés, tous comportant des durées de chasses différentes. Ces durées, rapportées par les corsaires et retranscrites par les intendants varient, allant de 30 minutes de combat jusqu'à 12 heures.

¹⁵⁸ *Ibid*, 200 E 517 1761, p. 292.

¹⁵⁹ *Ibid*, 200 E 513 1757, p. 82.

Graphique 5 : Nombre des combats recensés pendant la guerre de Sept Ans ainsi que leurs durées



Sources: AD BdR 200 E 512 1756, AD BdR 200 E 513 1757, AD BdR 200 E 514 1758, AD BdR 200 E 515 1759, AD BdR 200 E 516 1760, AD BdR 200 E 517 1761, AD BdR 200 E 518 1762, AD BdR 200 E 519 1763.

En observant le graphique ci-dessus, il est constatable que la durée du combat peut drastiquement varier. Au premier abord il n'est pas possible de tirer un quelconque bilan de celui-ci puisqu'il nous livre uniquement les temps où les corsaires livrent bataille. En revanche, est-il possible de donner de la profondeur à ce tableau en observant quel type d'embarcation a combattu pendant un des temps donnés dans le tableau ? Effectuer ce constat permettrait de savoir quel type d'embarcation corsaire mène des affrontements en mer, mais aussi de connaître quelles embarcations connaissent la plus grande longévité en croisière, mais est-ce possible ? La pluralité des bâtiments corsaires livrant bataille en Méditerranée est très large et ne nous permet pas d'établir un profil type d'embarcation qui serait plus appropriée au combat qu'une autre. En effet, la durée du combat relève de la situation et des forces en présence. Si le corsaire possède une supériorité nette sur l'adversaire, on constate que le combat est de fait plus court. Cependant, si les puissances se valent, il est possible de supposer que c'est pour cette raison que l'on observe des combats de 8 ou 12 heures. Afin d'appuyer ce propos il suffit d'analyser

les dépositions qui correspondent aux conflits ayant des affrontements longs. Prenons le témoignage de Joseph Guisophe, capitaine de prise du vaisseau *Alexandre le Grand* du 2 mars 1757 :

« Le 27 du mois passé étant à 2 lieues distant de S Renne il a rencontré le vaisseau le Grand Duc de Toscane Cap. anglois allant de Bristol à Livorne chargé de marchandises monté de 22 canons et équipé de 36 personnes duquel après trois différents combats qui ont duré 12 heures en tout le Cap. Martichon s'est emparé et en a donné le commandement au déposant pour le conduire en cette ville¹⁶⁰. »

Ici le déposant est le capitaine de prise du vaisseau *Alexandre le Grand*, un vaisseau qui comporte 160 hommes d'équipage comme mentionné dans la déposition du capitaine du bâtiment le 31 décembre 1756¹⁶¹. Le bâtiment ennemi est « monté de 22 canons et équipé de 36 personnes ». Les canons n'étant pas mentionnés dans la déposition relevée par l'intendant il est tout de même possible d'émettre l'hypothèse que le vaisseau *Alexandre le Grand* possédait un nombre de bouches à feu à peu près équivalent, sinon un tel combat n'aurait pu durer si longtemps. Il est possible d'affirmer une telle hypothèse puisque « Lorsqu'on arme un vaisseau, frégate ou corsaire pour croiser, on ne lui donne jamais moins de dix hommes par canons ; ainsi une frégate de trente canons a trois cents hommes d'équipage ; un vaisseau de 64, 640 ; un de 74, 740 hommes et l'état-major en sus¹⁶² ».

4. *Corsaire, marchand, bâtiment de guerre ? Contre qui le corsaire combat-il le plus ?*

En examinant le tableau de l'Annexe 2 il est possible de déterminer contre qui les corsaires marseillais se sont le plus battus durant la guerre de Sept Ans : corsaire ou marchand ? Sur la totalité des dépositions qui font figure dans le tableau de l'Annexe 2, tous les combats ont été livrés face à des corsaires, ou alors à des marchands armés en course. Parfois, la catégorie du bâtiment (corsaire ou marchand) est occultée dans la source comme dans la déposition de Jacques Etienne capitaine en second de la pinque *Le Vautour* du 31 janvier 1757 :

¹⁶⁰ *Ibid*, 200 E 513 1757, p. 89.

¹⁶¹ *Ibid*, 200 E 512 1756, p. 600.

¹⁶² ACERRA Martine, ZYSBERG André, *l'essor des marines de guerre européennes vers 1680 vers 1790*, SEDES, Paris, 1997, p. 220.

« Après avoir tenu diverses croisières il a rencontré le 16 du courant dix lieues au S. de Mahon deux vaisseaux anglais venant de Lynn contre lesquels aïant combattu il a abordé l'un des deux vaisseaux apellé la Diane commandé par feu le capitaine Clarck chargé de harang et de plomb¹⁶³. »

Il est uniquement possible de repérer qu'il s'agit d'un bâtiment marchand grâce à la mention de la cargaison. Cependant on ne sait pas s'il était aussi armé en course ou s'il a profité de la croisière avec un autre bâtiment anglais pour affronter le corsaire et tenter de le repousser. Dans tous les cas, si le corsaire a pris part à ce combat naval, c'est qu'il se considérait mieux équipé pour le combat que ses deux adversaires.

Tableau 6 : Types d'ennemis que les corsaires ont combattu pendant la guerre de Sept Ans (1756-1763)

Types d'ennemi	Nombre d'ennemis
Marchand	13
Marchand armé en course	1
Corsaire	2
Vaisseau de guerre	2
Non mentionnés	2

Sources: AD BdR 200 E 512 1756, AD BdR 200 E 513 1757, AD BdR 200 E 514 1758, AD BdR 200 E 515 1759, AD BdR 200 E 516 1760, AD BdR 200 E 517 1761, AD BdR 200 E 518 1762, AD BdR 200 E 519 1763.

Le tableau ci-dessus confirme assez bien les propos de Charles Carrière qui disait que : « Le corsaire, armé en vue du profit, ne cherche que la capture. Il n'envisage jamais une action quelconque contre des vaisseaux de ligne ; même la prise d'un corsaire ennemi, "un simple marchand de boulet", ne serait qu'une onéreuse vanité. »¹⁶⁴. Il est donc possible de constater

¹⁶³ AD BdR, 200 E 513 1757, p.37.

¹⁶⁴ CARRIÈRE Charles, *op. cit.*, Volume 1, p. 524.

que sur 20 dépositions, 13 s'effectuent contre des embarcations marchandes et certainement peu armées afin de pouvoir combattre les corsaires, les cinq autres sont contre des embarcations consciencieusement armées pour affronter des corsaires ou les chasser.

À l'appui de ce constat, il convient donc par la suite de déterminer la manière dont le corsaire peut se défendre en mer. La partie suivante se concentre sur les informations qu'il est possible de dégager sur la manière dont se défendent les bâtiments corsaires français lorsqu'ils sont attaqués par les bâtiments ennemis.

C. Se défendre face au risque corsaire : perspective de la défense des bâtiments chassés au travers du chasseur

Dans cette partie de l'argumentation, nous abordons la perspective de la défense face au risque corsaire. Dans un premier temps, il s'agit de savoir qui chasse le corsaire français en méditerranée. Ensuite, les différents moyens que possède le corsaire pour échapper à la chasse et au combat sont détaillés en cinq points. La réponse à cette question est relativement aisée. Dans les registres de l'intendance sanitaire, on observe deux pavillons qui traquent les corsaires provençaux en mer : les Anglais et les Barbaresques. Les dépositions concernant les corsaires français étant traqués par les Anglais sont nombreuses. Pour les chasses barbaresques, les chiffres sont quasiment inexistantes. De fait, la seule déposition relatant d'une poursuite et d'une prise barbaresque sur un corsaire français date du 14 mai 1757¹⁶⁵. Or, pour les traques anglaises, il est possible d'énumérer de nombreuses dépositions comme celle du 26 mai 1757¹⁶⁶, du 31 mai 1757¹⁶⁷ ou du 20 janvier 1758¹⁶⁸. Le corsaire est presque exclusivement chassé par des Anglais, corsaires ou bâtiments de guerre.

1. Fuir

Si la pratique de la chasse fait partie de la vie du corsaire, il peut aussi lui arriver de la subir. Ce sujet, abordé précédemment, nous invite à nous intéresser à la perspective de défense en Méditerranée que proposent les registres de l'intendance sanitaire. Dans un premier temps, il convient de voir que dans certaines situations, le corsaire parvient à fuir son adversaire. Par exemple le capitaine Jean-André Arnoux, commandant le *Victorieux*, dit le 29 avril 1760 :

« Que le 19 il fut chassé par 2 vaisseaux de guerre anglais desquels aiant dirigé sa route pour enlever ses prises et celle de M Pleville qu'il escortait, l'autre le poursuivit pendant douze heure il ajoute que le 20 se trouvant a une demi lieue de Palamos il a parlé au Cap. Samson¹⁶⁹. »

¹⁶⁵ AD BdR, 200 E 513 1757, p. 237.

¹⁶⁶ *Ibid*, 200 E 513 1757, p. 255.

¹⁶⁷ *Ibid*, 200 E 513 1757, p. 268.

¹⁶⁸ *Ibid*, 200 E 514 1758, p. 33.

¹⁶⁹ *Ibid*, 200 E 516 1760, p. 221-223.

Ici le corsaire signale que la course que lui a faite un bâtiment de guerre anglais a duré douze heures. Il ne mentionne pas avoir dû exposer sa cargaison par exemple, ce qui signifie qu'il a réussi à fuir. Comme le soutien Michel Aumont, les corsaires n'ont aucun intérêt à chasser ou en entrer en conflit avec un bâtiment armé pour la guerre. Ils sont des « marchands de boulet »¹⁷⁰. Dans les registres de l'intendance sanitaire, il est possible de constater que la plupart des fois où le corsaire qui effectue sa déposition est chassé, il s'agit de bâtiments de guerre anglais effectuant des patrouilles dans les eaux parcourues par celui-ci. Cependant, on remarque aussi la présence de corsaires barbaresques dans les dépositions comme le 14 mai 1757, ou le corsaire Michel Blaize signale que :

« Le 7 du courant etant a 20 lieues distant du Cap de Suez il a rencontré 3 chébecs algériens auxquels il a exhibé ses expéditions avec précaution¹⁷¹. »

La présence des Algériens en Méditerranée est loin d'être étonnante puisque depuis la fin du Moyen-Âge, la course est une véritable affaire économique à Alger depuis l'arrivée des frères Barberousse en 1516. Cependant, le XVIII^{ème} siècle voit le déclin de la course barbaresque, Alger détenant le monopole de celle-ci¹⁷². La présence de corsaires provençaux chassés et abordés par des bâtiments barbaresques est faible dans les registres de l'intendance. Ce fait corrobore parfaitement avec les résultats qu'apporte Lemnouar Merouche sur celle-ci pendant la guerre de Sept Ans où il ne recense aucune prise française à Alger¹⁷³. De plus, au milieu du XVIII^{ème} siècle, la course barbaresque observe un ralentissement conséquent. En effet, la supériorité navale européenne à la fin du XVI^{ème} siècle pousse les corsaires maghrébins à s'attaquer aux faiblesses des pays d'Europe : les bâtiments de commerce ou zones côtières¹⁷⁴. Ayant dû subir les conséquences de leurs actes, bombardement naval des ports ou capitales en représailles contre les populations côtières furent les réponses occidentales¹⁷⁵. C'est pourquoi seulement deux corsaires français ont été contraints de montrer leurs cargaisons aux corsaires Algérois : Victor Félix Baudoin¹⁷⁶ et Blaise Michel cité précédemment. Cependant, il faut

¹⁷⁰ AUMONT Michel, *op. cit.*, p. 430.

¹⁷¹ AD BdR, 200 E 513 1757, p. 237.

¹⁷² FONTENAY Michel, *La Méditerranée entre la Croix et le Croissant : Navigation, commerce, course et piraterie (XVIe-XIXe siècle)*, Garnier, Paris, 2010, p. 218.

¹⁷³ MEROUCHE Lemnouar, *Recherche sur l'Algérie à l'époque ottomane, la course mythes et réalités*, Editions Bouchène, Paris, 2007, p. 296-298.

¹⁷⁴ GRAZIANI Antoine-Marie, VERGÉ-FRANCESHI Michel, *La guerre de course en Méditerranée (1515-1830)*, Alain Piazzola, Ajaccio, p. 30.

¹⁷⁵ *Ibid.*

¹⁷⁶ AD BdR, 200 E 513 1757, p. 253-254.

toujours nuancer ce propos qui ne concerne que les corsaires, les marchands français qui ont pu faire état d'une présence barbaresque en Méditerranée ne sont pas pris en compte ici.

2. *Se réfugier*

L'autre moyen de se prémunir des chasses ennemies et les fuir se trouve être le refuge. En effet, il est possible pour les corsaires de se réfugier dans des ports neutres ou alliés quand ils sont sous la pression d'une chasse adverse. Le capitaine de prise du *Collibry* déclare le 25 août 1756 que :

« Le 15 étant au dur Matharon il a eu chasse d'un vaisseau de guerre anglois pendant une heure et demie ce qui l'a engagé de relacher au p. Matharon le meme jour en en a mis sous voile le lendemain¹⁷⁷. »

L'autre possibilité qui survient pour les corsaires subissant une chasse est l'escorte. Cette pratique consiste à faire en sorte que plusieurs bâtiments marchands partent ensemble d'un même port, escortés par les bâtiments du Roi de France afin de maximiser leurs chances de survie¹⁷⁸. Il peut arriver que les corsaires marseillais profitent justement de cette occasion pour eux-mêmes faire partie de ces escortes. La déposition faite par le Lieutenant de Jean Olive en est le parfait exemple. Il rapporte que :

« Il en a confié le commandement (de sa prise) au déposant avec 13 hommes de son équipage lui comprit lequel en est parti du p. Malte le 2 du courant sous l'escorte de l'escadre du Roy commandée par M de Grammon¹⁷⁹. »

De plus, on s'aperçoit que dans les dépositions de corsaire effectuant des trajets sous escortes, celles-ci partent et viennent souvent de Malte. Charles Carrière fournit une explication à cela en se référant à Paul Masson, expliquant que le port de Malte se trouvait être le relais idéal pour l'organisation et le départ des convois¹⁸⁰. En effet, à chaque mention du port de Malte dans les registres de l'intendance, les escadres ou les regroupements de bâtiments corsaires y sont associées. En guise d'exemple, il est possible de citer la déposition du 13 novembre

¹⁷⁷ AD BdR, 200 E 512 1756, p. 396.

¹⁷⁸ CARRIÈRE Charles, *op. cit.*, Volume 1, p. 490.

¹⁷⁹ AD BdR, 200 E 514 1758, p. 11-12.

¹⁸⁰ CARRIÈRE Charles, *op. cit.*, Volume 1, p. 489.

1756¹⁸¹, 5 janvier 1758¹⁸² ou encore les deux dépositions du 12 janvier 1758¹⁸³. Il arrive aussi que les corsaires escortent eux-mêmes des marchands comme dans la déposition du 29 avril 1760 où le capitaine Jean André Arnoux prend sous escorte un brigantin de Pléville-Le-Pelley :

« Le 12 il prit sous escorte un brigantin chargé de blé pris par M. Pleville et alors commandé par le S. Champon il relacha a Alicante le meme jour accompagné de ses differentes prises et meme celle de M.Pleville il en partit le 13 avec elles¹⁸⁴. »

Ces escortes facilitent le déplacement en mer Méditerranée, celle-ci étant alors largement dominée par les Anglais à partir de 1758¹⁸⁵. Cependant les petites escortes telles que celle de Jean André Arnoux n'empêchent en rien leur poursuite. Dans la suite de la déposition, il signale que :

« Le 19 il fut chassé par 2 vaisseaux de guerre anglois desquels aiant dirigé sa route pour enlever ses prises et celle de M.Pleville qu'il escortait, l'autre le poursuivi pendant douzes heures¹⁸⁶. »

A été exposé ici la totalité des moyens par lesquels un corsaire peut fuir la chasse ennemie. Or, on sait qu'il existe d'autres moyens pour le corsaire de fuir l'attaque ennemie qui ne sont pas mentionnés dans les bornes chronologiques du conflit étudié. Dans son mémoire « La guerre d'Indépendance américaine et les trafics maritimes de Marseille : *les conséquences pour la navigation et le commerce en 1779* », Xavier Bidard observe trois autres formes de fuite. La première consiste à arborer le pavillon ennemi afin d'éviter le combat¹⁸⁷. Cette forme de ruse a pu effectivement être observée dans les registres de l'intendance sanitaire marseillaise. Or, dans les années concernant nos registres, la ruse est exécutée par le biais du chasseur qui se sert de celle-ci pour effectuer une prise. La déposition du 14 mai 1757 reflète cette situation :

« Le 28 étant sur le Cap de Sale il a pris sous pavillon anglais la barque la Victoire commandée par feu le capitaine Foucard venant de côte d'Alger chargé de blé¹⁸⁸. »

¹⁸¹ AD BdR, 200 E 512 1756, p. 536-537.

¹⁸² *Ibid*, 200 E 514 1758, p. 2.

¹⁸³ *Ibid*, 200 E 514 1758, p. 11-13.

¹⁸⁴ *Ibid*, 200 E 516, p. 221-223.

¹⁸⁵ MONAQUE Rémi, *op. cit.*, p. 170-171.

¹⁸⁶ AD BdR, 200 E 516, p. 221-223.

¹⁸⁷ BIDARD Xavier, *op. cit.*, p. 122.

¹⁸⁸ AD BdR, 200 E 513 1757, p.233-237.

Ensuite un aspect qui n'a pas été constaté dans les registres de 1756 à 1763. Pour éviter le combat, le capitaine d'un bâtiment peut aussi échouer son embarcation afin de la rendre inaccessible, et ainsi la rendre difficile à saisir pour l'ennemi¹⁸⁹.

3. *Combattre*

On repère ensuite une troisième possibilité pour le corsaire chassé, elle n'est autre que le conflit. En effet, quand il n'est pas possible d'échapper à son ravisseur, il est observable que dans certaines situations, le corsaire combat. La déposition du capitaine Jean-François Brémond du 31 mai 1757 met en évidence cet aspect-là :

« A été chassé toute la journée par quatre vaisseaux de guerre anglois qu'il a revu les deux jours suivant que le 14 se trouvant 6 lieues au S. de Carthagene il a combattu pendant 3 heures avec un vaisseau anglois monté de 24 canons aiant eu le déposant 3 hommes tués et deux blessés¹⁹⁰. »

Ici, le corsaire est coursé puis doit faire face au vaisseau de guerre anglais. Comme démontré précédemment, le corsaire n'a aucun intérêt à livrer un conflit naval avec un vaisseau de guerre. Il est donc forcé de se battre contre lui pour la survie de son bâtiment. Bien que les détails du combat ne soient pas donnés, la durée l'est, et de par celle-ci on déduit l'intensité du combat. Plus le combat a duré, plus il fut intense. Si la déposition mise en avant précédemment dépeint un long combat, on peut constater que d'autres corsaires ne sont pas aussi belliqueux.

4. *Se soumettre*

En effet, combattre un ou plusieurs bâtiments bien mieux armés peut s'avérer dangereux pour le chassé. S'il observe que la fuite n'est pas possible et que le combat peut lui coûter cher tant en matériaux qu'en hommes, celui-ci se soumet. Les dépositions proposant ce type de récit sont très peu nombreuses puisque des bâtiments corsaires ayant subi et perdu une chasse sont dans l'incapacité de revenir à Marseille. En effet, la probabilité que ceux-ci soient tirés d'affaire et puissent revenir à Marseille est faible puisque les corsaires anglais ou barbaresques

¹⁸⁹ BIDARD Xavier, *op. cit.*, p. 123.

¹⁹⁰ AD BdR, 200 E 513 1757, p. 268.

accaparent ces bâtiments-là. Ceux qui arrivent à revenir se sont contentés d'exhiber leur cargaison à l'ennemi comme on peut l'observer dans la déposition du 14 mai 1757, cité précédemment, où les chébecs algériens congédient le capitaine français¹⁹¹. On note aussi que le corsaire peut utiliser un capitaine marchand français comme capitaine de prise. En effet, dans la déposition du 28 mars 1757, le capitaine ayant été capturé par un corsaire anglais et ramené à Caillary :

« Le 25 du mois passé etant 17 lieues distant de Stromboly il a rencontré un vaisseau corsaire anglais monté de 20 canons et équipé d'environ 60 hommes qui avait armé à Naples par lequel aient été pris il a été conduit a Caillary ou il en est arrivé le 10 du courant¹⁹². »

Ce capitaine s'étant soumis au corsaire anglais sert ici au capitaine de *l'hippopotame* M.Sigache qui lui demande de ramener sa prise à Marseille :

« 3 jours après M.Sigache commandant le vaisseau l'hippopotame armé en course y a conduit le vaisseau l'Elizabeth Cap. Henry Horne anglois alant de Yarmouth à Venise chargée de salaisons et de plomb dont il a donné le commandement au deposant pour le conduire en cette ville¹⁹³. »

Il s'agit cependant d'un capitaine marchand ce qui ne rentre pas dans le cadre de l'étude actuelle. En revanche il est possible de penser que le même type de situation peut advenir dans des cas comme celui-ci.

Après avoir observé et établi le profil de ceux qui chassent les corsaires, c'est-à-dire des Anglais pour la grande majorité mais aussi des Barbaresques, nous avons pu établir les différents moyens par lesquels les corsaires peuvent échapper à la prise ou au combat c'est-à-dire : la fuite, le refuge, le combat et la soumission.

Afin de résumer cette grande partie de l'argumentation, nous avons pu voir dans un premier temps de quelles manières s'initiait une chasse pour le corsaire marseillais. Il a été possible dans un premier de tenter de déterminer la durée d'une chasse d'un corsaire français uniquement

¹⁹¹ *Ibid*, 200 E 513 1757, p. 237.

¹⁹² *Ibid*, 200 E 513 1757, p. 132.

¹⁹³ *Ibid*, 200 E 513 1757, p. 132.

à partir des sources de l'intendance sanitaire de Marseille. Ensuite, il a été question de déterminer les nationalités privilégiées des corsaires marseillais tout en observant si elles correspondaient aussi aux nations avec qui le Royaume de France était en guerre. De fait, il a été possible de démontrer que 79% des prises faites à Marseille étaient de pavillon britannique. Pour terminer, le type d'ennemi que le corsaire chasse le plus a aussi été avancé : le marchand. Dans la deuxième partie le combat a été étudié longuement afin d'analyser d'après nos sources les différentes conjonctures de celui-ci comme la manière de le livrer, la durée de celui-ci, ou encore avec qui le corsaire combat-il. Le sujet de la troisième partie portait sur la défense du chasseur au travers du chassé où l'on a pu observer le profil du chasseur qui est dans la très grande majorité des cas anglais. Aussi, il a pu être question d'analyser les différentes manières pour le corsaire d'échapper au combat au travers ces quatre points : fuir, se réfugier, combattre et se soumettre.

Au terme de cette deuxième grande partie de l'argumentation, il convient alors de se poser la question du « après ». De quoi est composée la croisière du corsaire après qu'il ait pu réussir à effectuer sa prise par les différents moyens que nous avons pu aborder ?

III. La fin de la course et ses suites

Après avoir défini les modalités du combat en méditerranée, il convient d'observer, les événements prenant place après que la capture a eu lieu. Il s'agit ici de traiter et d'observer les choix que le corsaire marseillais possède ainsi que ce qu'il peut rapporter d'utile et d'intéressant à Marseille et au Royaume de France. Outre les marchandises et les bâtiments capturés, le corsaire peut aussi ramener d'autres biens immatériels comme des informations sur les différentes embarcations qu'il a rencontrées, amies ou ennemies. Enfin, il est possible d'essayer d'établir un bilan sur la course marseillaise pendant la guerre de Sept Ans afin de savoir si celle-ci a pu mener sa barque et être rentable, pour la ville et le Royaume.

A. Ramener la proie

1. Les choix qui s'offrent au corsaire après la prise du bâtiment

Quand le corsaire effectue sa prise, plusieurs possibilités s'offrent à lui. En effet, il est possible d'en relever deux : exhiber la cargaison de l'ennemi, s'emparer du bâtiment. On remarque dans les registres de l'intendance sanitaire que sur les 163 dépositions relevées sur la période de la guerre de Sept Ans, 118 prises de bâtiments ont été recensées¹⁹⁴ ainsi que 3 exhibitions¹⁹⁵ de cargaison ennemie. Pour observer les différentes nationalités qui ont été capturées par les corsaires, il est possible de se référer au graphique 4 pour remarquer qu'il s'agit presque exclusivement de bâtiments anglais, avec qui la France est en guerre. Cependant, pour les bâtiments dont les cargaisons sont uniquement exhibées, on peut remarquer qu'il s'agit exclusivement de Suédois et de Danois. Pour la guerre de Sept Ans, on s'aperçoit d'après les analyses de Charles Carrière que les guerres favorisent le commerce des pays nordiques qui voient leur concurrence anglaise chuter à Marseille. On note 61 entrées de bâtiments marchands nordiques à Marseille en 1756 par exemple¹⁹⁶. Pourtant, ces deux royaumes subissent aussi quelques chasses des corsaires français : 4 pour la Suède, 6 pour le Danemark. Bien sûr, sur les 118 prises effectuées par les corsaires provençaux cela représente un maigre pourcentage. Cependant, ces prises sont présentes et nous amènent à nous poser la question suivante : quelles

¹⁹⁴ AD BdR 200 E 512 1757, AD BdR 200 E 513 1758, AD BdR 200 E 514 1759, AD BdR 200 E 515 1760, AD BdR 200 E 516 1761, AD BdR 200 E 517 1762, AD BdR 200 E 518 1763.

¹⁹⁵ *Ibid.*

¹⁹⁶ CARRIÈRE Charles, *op. cit.*, Volume 1, p. 495.

motivations poussent les corsaires marseillais à capturer les bâtiments nordiques dans certaines situations, et à contrôler la cargaison dans d'autres ? Deux hypothèses s'offrent à nous. Prenons dans un premier temps observons la déposition du 18 décembre 1756, Jean Antoine Bertrand, lieutenant de *La Marie Désirée* :

« Il a rencontré sur la Gorgonne un vaisseau suédois chargé d'orge allant de Bonne en Italie au Cap. duquel il a fait exhiber ses expéditions et l'a congédié¹⁹⁷. »

Dans celle-ci, on s'aperçoit que dans la première partie du témoignage le vaisseau suédois chargé d'orge est congédié. Alain Blondy explique qu'il était possible pour les corsaires de négocier une rançon convenable pour le capitaine du bâtiment qu'il avait capturé. Cette rançon permettait au corsaire de continuer sa croisière en Méditerranée sans avoir à s'encombrer d'une prise qu'il devrait ramener à un port et qui lui ferait courir le risque d'être recapturée par les corsaires ou bâtiments de guerre anglais¹⁹⁸. On pourrait alors émettre la conjecture que les bâtiments danois et suédois ayant vu leur cargaison « exhibée » ont payé une rançon leur permettant de continuer leur croisière jusqu'à leur destination finale. Ce n'est pas le cas dans notre source, cependant, il peut même arriver qu'un corsaire français laisse partir un Anglais en fonction de sa destination¹⁹⁹. Mais alors pourquoi ne pas mentionner à l'intendant cette rançon demandée aux Nordiques, si rançon il y a ? Alain Blondy nous explique aussi que cette omission, volontaire ou involontaire, permettait d'alléger les procédures liées à la capture d'une embarcation adverse et faciliterait la pratique de la course²⁰⁰. Pour les bâtiments nordiques ayant été capturés, il est possible que le capitaine corsaire n'ait pas demandé une rançon et qu'il ait pris le bâtiment adverse car il possède des denrées importantes, ou alors parce que le corsaire a assez de moyens pour constituer un équipage de prise qui aurait pour mission de ramener la proie dans un port. L'intendant rapporte le témoignage du capitaine de prise Jean Antoine Bertrand qui dit que :

¹⁹⁷ AD BdR 200 E 512 1756, p. 580.

¹⁹⁸ BLONDY Alain, *op. cit.*, p. 252.

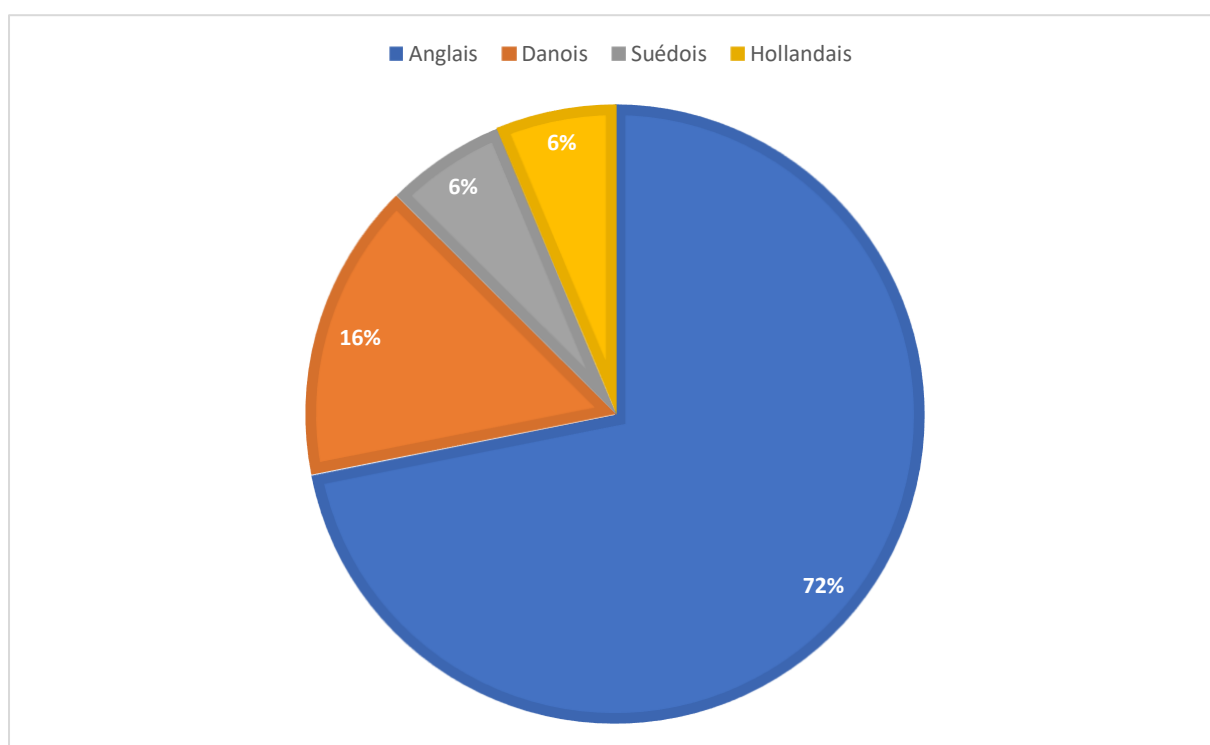
¹⁹⁹ BOUSQUET Christine, FRANZINI Antoine, MOUREAU François, VERGÉ-FRANCESHI Michel, *Commerce et échanges maritimes XVI^e-XIX^e siècle, Septième journées universitaires de Bonifacio juillet 2005*, Alain Piazzola, Ajaccio, 2007, p. 52.

²⁰⁰ *Ibid*, p. 251.

« le 3 du courant etant entre le Cap Corse et la Cabrera il a encore vu le Senau le Neptune commandé par le capitaine James Sarck alant de Caillary a Villefranche chargé de denrées dont il a donné le commandement au S. Antoine Laure capitaine de prise²⁰¹. »

Sur la suite de la déposition du 18 décembre 1756, le bâtiment danois est saisi et indique qu'il est chargé de « denrées » sans donner plus de détails, sans doute qu'elles furent précieuses aux yeux du capitaine. Pour ce qui est des bâtiments anglais, comme nous l'avons dit précédemment, ceux-ci sont systématiquement capturés puisqu'aucun constat d'exhibition de cargaison n'est recensé à l'encontre de ces pavillons-là.

Graphique 6 : Pavillon des embarcations étant partie de Grande-Bretagne



Sources: AD BdR 200 E 512, AD BdR 200 E 513, AD BdR 200 E 514, AD BdR 200 E 515, AD BdR 200 E 516, AD BdR 200 E 517, AD BdR 200 E 518, AD BdR 200 E 519.

Sans grande surprise la plupart des embarcations interpellées par les corsaires viennent de Grande-Bretagne (32 au total). Si l'on observe le graphique ci-dessus, toutes les embarcations partant du dit pays ne portent pas toute son pavillon. En effet, 22% des embarcations venant

²⁰¹ AD BdR 200 E 512 1756, p. 580.

avec une cargaison du Royaume-Uni, capturées par les corsaires étaient Nordiques, 6% hollandaises et enfin, 72% anglaise. Dans les dépositions où les navires nordiques et hollandais voient juste leur cargaison contrôlée, ceux-ci transportent des marchandises provenant des villes italiennes telles que Livourne, Naples ou Gênes ou d'autres localités. Cependant, aucun des navires ou leurs cargaisons sont uniquement contrôlés se voient transporter des marchandises venant d'Angleterre. A contrario, tous les navires nordiques ou neutres ayant été saisis par les corsaires français ont des cargaisons provenant d'Angleterre. La deuxième hypothèse est donc que les corsaires saisissent les navires neutres, uniquement s'ils sont en rapport avec l'ennemi.

2. Comment ramener la prise au port ?

Par la suite, on observe plusieurs possibilités qui s'offrent au corsaire dès lors que le bâtiment adverse est pris. Celui-ci peut remorquer la proie qu'il a capturé et la ramener lui-même au port, cependant cela le ralentit et l'expose à la chasse ennemie qui tente d'accaparer la prise française. La déposition du 11 juillet 1757 faite par Roch Sin capitaine de *La Mermaid* constitue un parfait exemple :

« Le 21 mai vers Genes il s'est emparé du Brigantin l'Indiaque Cap. anglois venant de Manfredonia chargé de blé lequel aiant a la remorque a été repris par trois vaisseaux de guerre anglois²⁰². »

On remarque ici que le corsaire dû abandonner la prise qu'il a faite et la céder aux Anglais afin qu'il puisse échapper à la chasse et à un combat éventuel.

Ensuite, si le corsaire possède suffisamment de moyens pour subdiviser son équipage, il constitue ce que l'on nomme un « équipage de prise », celui-ci est chargé d'investir les bâtiments ennemis capturés. Deux choix s'offrent à cet équipage. Il peut soit : continuer sa route en suivant le capitaine corsaire soit se séparer de lui et ramener la prise au port de lui-même²⁰³. Dans certains cas où le navire adverse a subi trop de dégâts, il est même possible pour le corsaire de l'abandonner sur place ou de le brûler en ayant pris tout ce qu'il y avait de plus précieux à son bord²⁰⁴. Pour le premier cas, on peut observer les deux dépositions du 25 mai 1760²⁰⁵ où l'entrée du Lieutenant de Jean André Arnoux, Blaize Brue, s'effectue juste après celle de son

²⁰² AD BdR 200 E 513 1757, p. 321.

²⁰³ BLONDY Alain, *op. cit.*, p. 251.

²⁰⁴ BONO Salvatore, *Les corsaires en Méditerranée*, Paris-Méditerranée, Paris, 1998, p. 194.

²⁰⁵ AD BdR, 200 E 515 1760, p. 271 et 273.

capitaine ayant été faite le même jour. Pour le second cas, on peut par exemple prendre la déposition du 19 avril 1760 où le Lieutenant Constant Louis ramène une prise au port de Marseille. Cependant, son capitaine, Honoré Martiche, n'a jamais été aperçu dans les registres de l'intendance sanitaire de Marseille. Le lieutenant, capitaine de l'équipage de prise, a donc dû se rendre à Marseille de lui-même, son capitaine étant toujours en croisière sur la Méditerranée. L'équipage qui ramène le bâtiment capturé au port, qu'il soit celui d'un capitaine de prise ou du capitaine en lui-même, il a ensuite deux possibilités : ramener la prise avec sa cargaison ou sans sa cargaison.

3. *Écouler la cargaison*

En effet, ces deux cas sont observables dans les registres où certains capitaines décrivent leurs trajets et mentionnent les ports dans lesquels ils ont écoulé la marchandise des bâtiments qu'ils ont capturés. Dans les sources, on a pu constater que sur 118 prises, 116 sont écoulées à Marseille, 2 sont écoulées à Alicant. En observant les chiffres donnés on constate que les mentions de corsaires écoulant leur cargaison en dehors de Marseille est très faible voir quasiment inexistant. Cependant, nous avons dans cette étude uniquement accès aux dépositions liées à l'intendance sanitaire marseillaise. Il est possible d'envisager que les corsaires marseillais fassent d'autres prises qu'ils envoient dans d'autres villes portuaires afin d'y écouler la cargaison voire même revendre le bâtiment comme à Livourne par exemple, port prospère du XVIII^{ème} siècle²⁰⁶. Néanmoins, ce n'est que depuis 1778 que les corsaires français peuvent ramener dans tous les ports du Royaume de France leurs prises, afin qu'elles soient jugées par le tribunal et des prises et liquidées²⁰⁷. Dans le cas où le corsaire a effectué la prise avec un autre corsaire, on peut s'interroger : comment se partager les gains de la prise ? Dans les registres, s'il est fait mention de certaines prises où les corsaires auraient chassé à plusieurs, aucune mention n'est faite à l'égard de cette situation-là. Cependant, Michel Aumont nous explique que les corsaires peuvent chasser en société. Ladite société s'effectue même aisément puisqu'un accord verbal suffit. La répartition des gains obtenus est effectuée par rapport au nombre de canons et à la force des équipages des bâtiments corsaire²⁰⁸. En partant de ce postulat-ci, il serait donc possible d'établir des hypothèses quant à la division des ressources acquises entre les corsaires ayant capturé un bâtiment ensemble. Cependant les registres ne

²⁰⁶ CARRIÈRE Charles, COUDURIÉ Marcel, "Les Grandes Heures de Livourne Au XVIII^e Siècle. L'exemple de La Guerre de Sept Ans." *Revue Historique*, vol. 254, no. 1 (515), 1975, p. 39-80.

²⁰⁷ BIDARD Xavier, *op. cit.*, p. 82-83.

²⁰⁸ AUMONT Michel, *op. cit.*, p. 427.

donnent à aucun moment la puissance de feu des bâtiments. Ils fournissent uniquement le nombre d'hommes présents sur le bâtiment, ce qui rend l'établissement d'un quelconque calcul peu viable.

Finalement, il est possible de dire que les choix du corsaire marseillais après sa capture sont peu nombreux. Dans un premier temps, il peut soit se contenter de faire exhiber la cargaison du bâtiment, comme les corsaires de nos registres l'ont fait avec les Nordiques et l'embarcation de Raguse, soit capturer le bâtiment et le ramener au port de Marseille. Nous avons aussi pu constater que lorsque la capture est effectuée, le corsaire peut soit mettre sa prise en remorque et la ramener lui-même, soit mettre un équipage de prise sur celle-ci et l'envoyer ramener sa prise. Enfin, il a été possible de remarquer que presque la totalité des cargaisons qui ont été capturées ont été écoulées à Marseille, exceptées deux pour Alicante. Si l'on met de côté l'hypothèse selon laquelle d'autres corsaires aient pu écouler leurs cargaisons et bâtiments capturés dans d'autres ports, presque 100% des prises effectuées par les corsaires de la cité phocéenne reviennent pour y vendre leurs prises. Cependant, il est possible pour le corsaire de ramener d'autres butins plus immatériels : le renseignement.

B. La question du butin

1. *Le renseignement militaire*

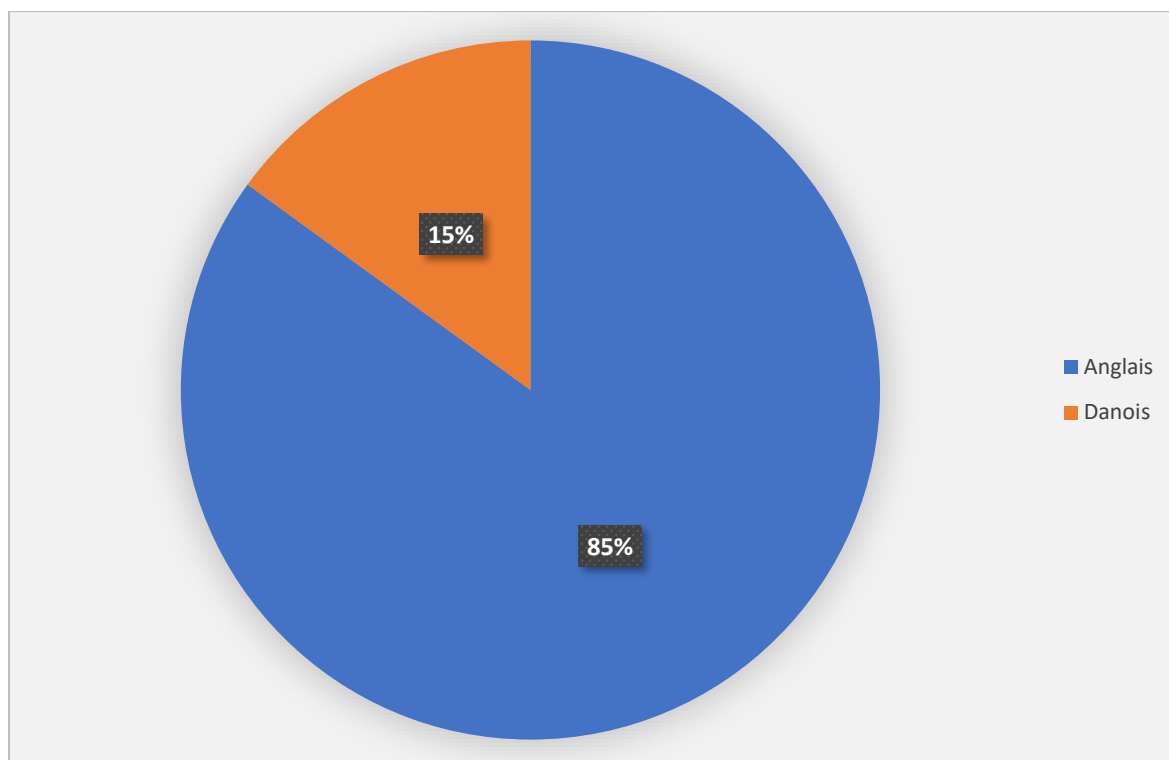
Le renseignement militaire constitue pour Marseille une affaire capitale puisque depuis le début de la guerre, la Chambre de Commerce de la ville constitue un relai capital pour la transmission des informations relayées par le diplomate français à Malte, alors neutre dans les affaires du Roi de France²⁰⁹. Ainsi, les corsaires fournissent eux aussi de précieuses informations. Nous distinguons ici plusieurs catégories : les renseignements alliés, les renseignements ennemis. Dans les renseignements alliés, il est possible de retrouver toutes les informations concernant la situation géographique des corsaires français en croisière dans la Méditerranée. Nous prenons comme exemple l'année 1757 et l'année 1760. Pourquoi choisir ces années-là ? L'année 1757 représente la plus fructueuse en termes de dépositions recensées à l'intérieur de l'intendance sanitaire de Marseille et de prises effectuées. En effet, on recense 71 dépositions et près de 48 prises faites²¹⁰. C'est une année où la domination navale anglaise n'est pas totale contrairement à l'année 1760, où même si les Britanniques ont le dessus²¹¹, certains corsaires parviennent tout de même à croiser en Méditerranée. Pour l'année 1760, 20 prises sont rapportées à Marseille.

²⁰⁹ BLONDY Alain, *op. cit.*, p. 255.

²¹⁰ AD BdR, 200 E 513 1757.

²¹¹ VILLIERS Patrick, DUTEIL Jean-Pierre, « 4 - *La guerre de Sept Ans : la guerre navale sur tous les océans* », dans : , *L'Europe, la mer et les colonies (XVII^e-XVIII^e siècle)*. sous la direction de VILLIERS Patrick, DUTEIL Jean-Pierre. Vanves, Hachette Education, « Carré Histoire », 1997, p. 92-113.

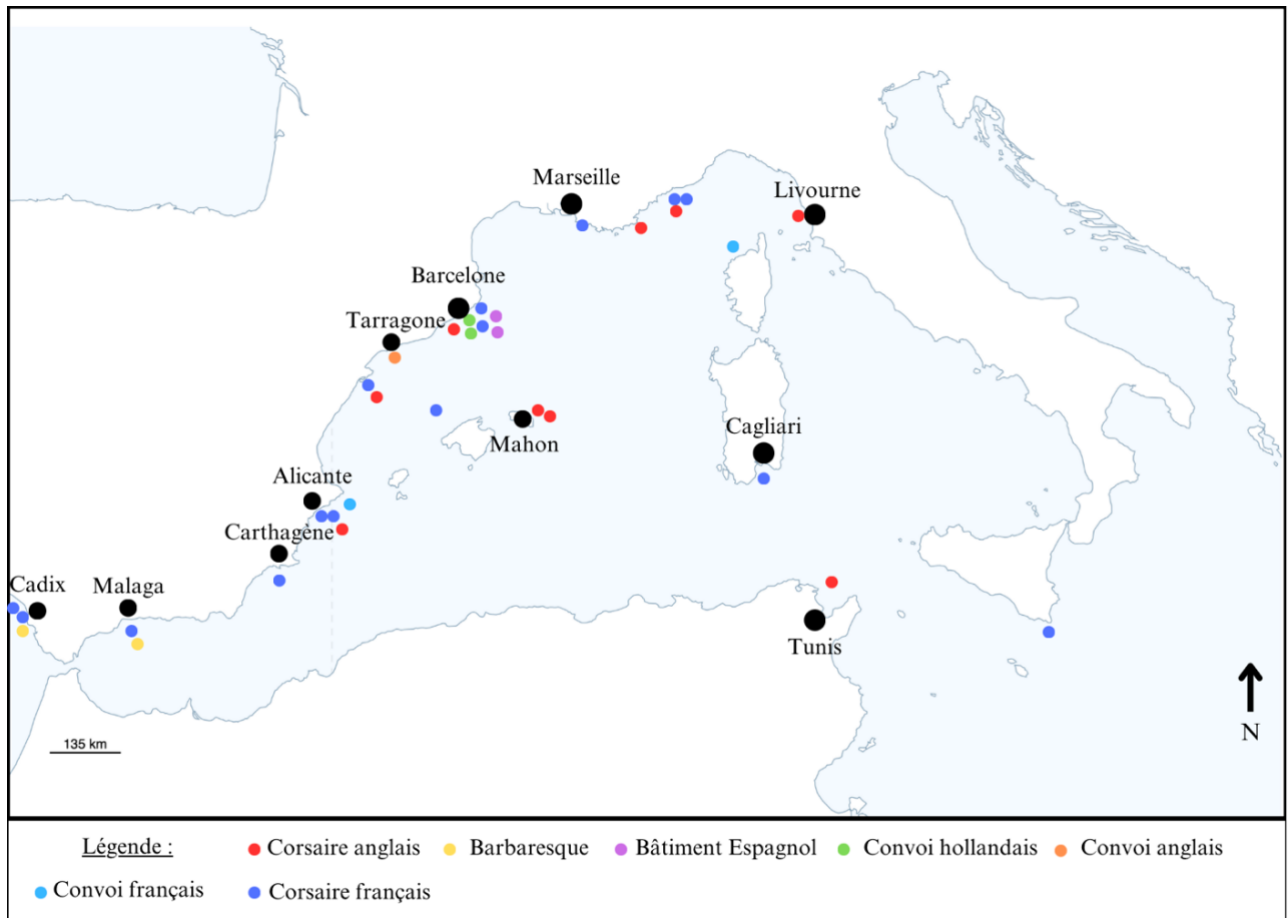
Diagramme 3 : Type de nationalité capturée par les corsaires marseillais au cours de l'année 1760



Source : AD BdR 200 E 516 1760

Elles sont composées à 85% d'embarcations anglaises et 15% des bâtiments neutres danois. Ici, ce ne sont pas les prises que rapportent les corsaires qui nous intéressent pour l'instant mais bien les informations qu'ils peuvent en tirer. Pour ce faire, les deux cartes produites à cet effet mettent en abîme et donnent un ton plus clair sur ce que les corsaires peuvent apporter à l'intendance sanitaire de Marseille et au Royaume de France.

Carte 7 : Situations géographiques des bâtiments croisant en Méditerranée données par les corsaires rentrés à Marseille sur l'année 1757



Source : AD BdR 200 E 513.

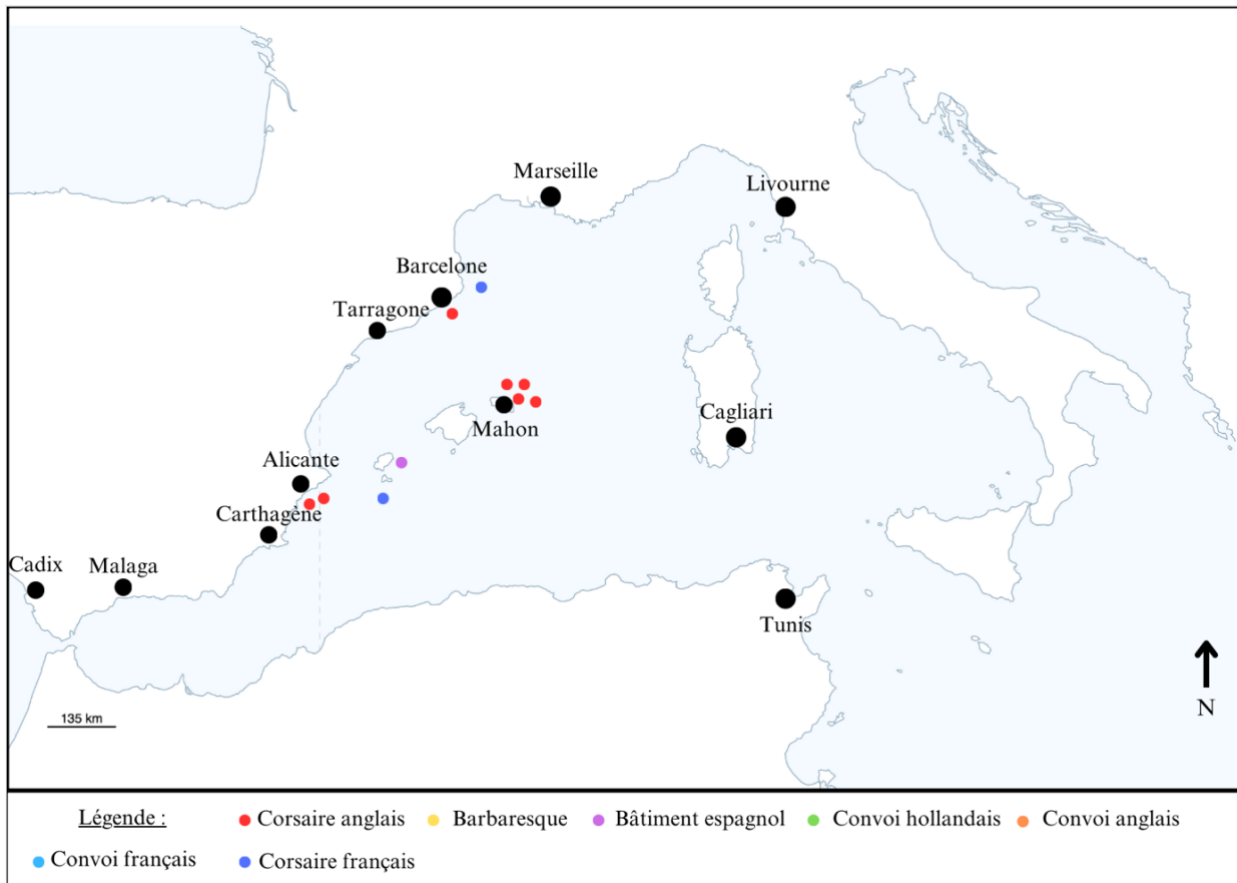
La carte produite ci-dessus est, dans un premier temps, à nuancer. Les relevés effectués et utilisés ne prennent en compte que les dépositions de corsaire français et aucunement les témoignages des marchands, qui eux aussi, donnent des renseignements sur les navires ennemis, alliés, ou neutres, sévissant en Méditerranée. Ce constat étant fait, qu'observe-t-on ? Dans un premier temps, il est possible de savoir que les corsaires français établissent des contacts avec des navires alliés, ces contacts-là leur permettent parfois d'obtenir des informations ; que ce soit sur une bataille, des navires anglais, français, ou neutres. Il est possible de le constater comme dans la déposition du 29 avril 1760 où le capitaine Jean André Arnoux, apprend par un consul du Royaume de France, la défaite du corsaire Georges René Pléville-le-Pelley :

« Il ajoute de plus que le consul français résidant à Barcelone lui a dit en outre que le consul anglais résidant à Barcelone avait reçu le 21 une lettre de Malaga qui lui marquait

que le Cap. Pleville s'est battu contre deux fregattes la barque du Roy l'hirondelle qu'il commandait avoit été coulée a fond²¹². »

De plus, cette information est vérifiable et de fait, le capitaine Pléville-Le-Pelley ayant armé son navire à la Ciotat n'apparaît plus dans les registres de l'intendance sanitaire marseillaise après cette date, sa dernière apparition étant le 15 février 1760²¹³. Les activités des convois de toutes les nationalités sont aussi répertoriées comme il est possible de l'observer sur la carte pour les convois hollandais²¹⁴, anglais²¹⁵ ou français²¹⁶.

Carte 8 : Situations géographiques des bâtiments croisant en Méditerranée données par les corsaires rentrés à Marseille sur l'année 1760



Source : AD BdR 200 E 516

Si nous nous penchons sur la carte de 1757 et sur celle de 1760, il est aussi possible d'apercevoir une activité corsaire barbaresque d'une ampleur bien moins grande que les

²¹² AD BdR, 200 E 516 1760, p.223.

²¹³ *Ibid*, 200 E 516 1760, p. 64-65.

²¹⁴ *Ibid*, 200 E 513 1757, p. 312.

²¹⁵ *Ibid*, 200 E 513 1757, p. 215.

²¹⁶ *Ibid*, 200 E 513 1757, p. 292.

corsaires britanniques. Les signalements des corsaires représentent donc une forme de butin dans le sens où ils permettent d'avertir des différents agissements qui occurred en Méditerranée. Le constat, même si les témoignages sont bien moins nombreux, il est aisé de s'apercevoir que les bâtiments amis ou ennemis repérés se trouvent dans les mêmes zones c'est-à-dire : la côte espagnole et Mahon. Bien sûr, comme mentionné précédemment, cette carte aussi ne prend en compte que les dires des corsaires et non ceux des marchands qui livrent d'autres informations qui permettraient de compléter cette carte. En revanche pour mettre en abîme notre constat il est possible de se pencher sur la carte produite par Xavier Bidard concernant la « localisation des signalements de corsaires anglais et mahonnais »²¹⁷. On observe sur cette carte qu'en 1779, la majorité des corsaires anglais louvoient près des côtes provençales puisque c'est à la sortie des ports qu'ils peuvent assurément tenter d'attraper une proie française. On constate sur nos cartes 7 et 8, que les signalements de bâtiments ennemis se font surtout dans les zones où les corsaires français chassent, de fait, pratiquement aucun signalement n'est effectué sur les côtes de Provence par les corsaires, autant en 1757 qu'en 1760.

Si les corsaires pouvaient obtenir différentes informations via leurs propres témoignages, il est aussi possible pour eux de rapporter des informations données par une tierce personne, absente lors de la production de la déposition à Marseille. L'exemple cité précédemment avec le consul qui communique des informations au capitaine Arnoux peut être considéré comme étant fiable du fait du poste occupé. Cependant, le corsaire peut aussi tirer des informations d'un marchand ou d'un autre corsaire qui les lui communiquent, celui-ci en faisant part par la suite à l'intendance sanitaire comme dans la déposition du 7 septembre 1757 :

« Il a relaché a divers ports et en dernier lieu a Toulon ou il a fait voile hier il y a appris qu'un alige venant d'antibe se trouvant le 2 de ce mois sur le Cap S. Tropez a été poursuivi par un vaisseau de guerre et un senau anglois²¹⁸. »

Comparé à la déposition de Jean-André Arnoux, dans celle-ci ne figure que l'information et le déposant ne mentionne pas celui qui lui a communiqué. Tout comme il est possible d'informer l'intendance de la présence de corsaires ennemis, il est aussi envisageable de

²¹⁷ BIDARD Xavier, *op. cit.*, p. 110.

²¹⁸ *Ibid*, p. 431.

mentionner les embarcations coulées par le fond, comme dans la déposition du 29 avril 1760 citée auparavant, mais aussi ceux qui se sont échoués :

« Il ajoute que Cap. Terne de la Ciotat a naufragé dans le golfe de S. Florent étant au mouillage il a remis sa patente de la prise²¹⁹. »

2. *Quelles marchandises sont ramenées à Marseille ?*

Les informations immatérielles que constituent les renseignements nous amènent à nous pencher sur celles qui sont matérielles. En effet, s'il a été possible de voir que les corsaires informent Marseille et le Royaume de la situation de toute embarcation qu'ils aperçoivent en mer Méditerranée, ils apportent aussi des renseignements concernant les marchandises qu'ils rapportent à Marseille. Alors est-il possible de déterminer la valeur marchande acquise par les corsaires au cours de leurs croisières grâce à l'intendance sanitaire ? Ci-dessous se trouve un tableau recensant tous les types de marchandises récupérées par les corsaires qui sont entrés à Marseille pendant toute la durée de la guerre de Sept Ans.

Tableau 7 : Types de marchandises ramenées au port par les Marseillais et leur quantité

Type de Biens de consommation	Nombre d'occurrence
Sel	3
Fèves	1
Marchandises ²²⁰	29
Armes à feu	1
Blé	14
Raisins secs	14
Haran	14
Vin	1
Savon	1
Lest	3
Étain	2
Plomb	6

²¹⁹ AD BdR, 200 E 512 1756, p. 527-528.

²²⁰ Dans la source, il est juste mentionné le terme « marchandises » sans plus de précisions sur la nature de la cargaison.

Salaison	1
Sucre	2
Café	2
Indigo	1
Cuir	4
Poisson salé	1
Bois de teinture	2
Sardine salées	1
Saumon	2
Semence	1
Lin	1
Chanvre	1
Soude	1
Rafia	1
Morue	15
Huile	4
Noisette	1
Non mentionnés ²²¹	14

Sources: AD BdR 200 E 512, AD BdR 200 E 513, AD BdR 200 E 514, AD BdR 200 E 515, AD BdR 200 E 516, AD BdR 200 E 517, AD BdR 200 E 518, AD BdR 200 E 519.

Malheureusement, le registre de l'intendance ne nous informe pas sur la quantité de marchandises transportées, où alors elle le fait très rarement. Ce facteur-là ne nous permet donc pas de savoir l'exact bénéfice que la course marseillaise a pu apporter à la ville et au port de Marseille. En revanche, si la source ne nous permet pas de connaître la quantité de produit acheminée jusqu'à Marseille, elle nous renseigne sur le profil de la victime, comme nous l'avons abordé précédemment, mais aussi sur sa provenance et parfois sur sa destination.

Dans cette partie-là de l'argumentation il a été possible de voir ce que le corsaire marseillais pouvait ramener à Marseille que ce soit des informations sur l'ennemi, ou encore des marchandises transportées par les bâtiments qu'il a capturé. Ces informations-là nous sont précieuses puisqu'elles nous ont permis de savoir quel bien commercial rentrait à Marseille

²²¹ Le terme « non mentionné » fait ici référence à l'absence de mention concernant le type de cargaison transporté par le corsaire capturé.

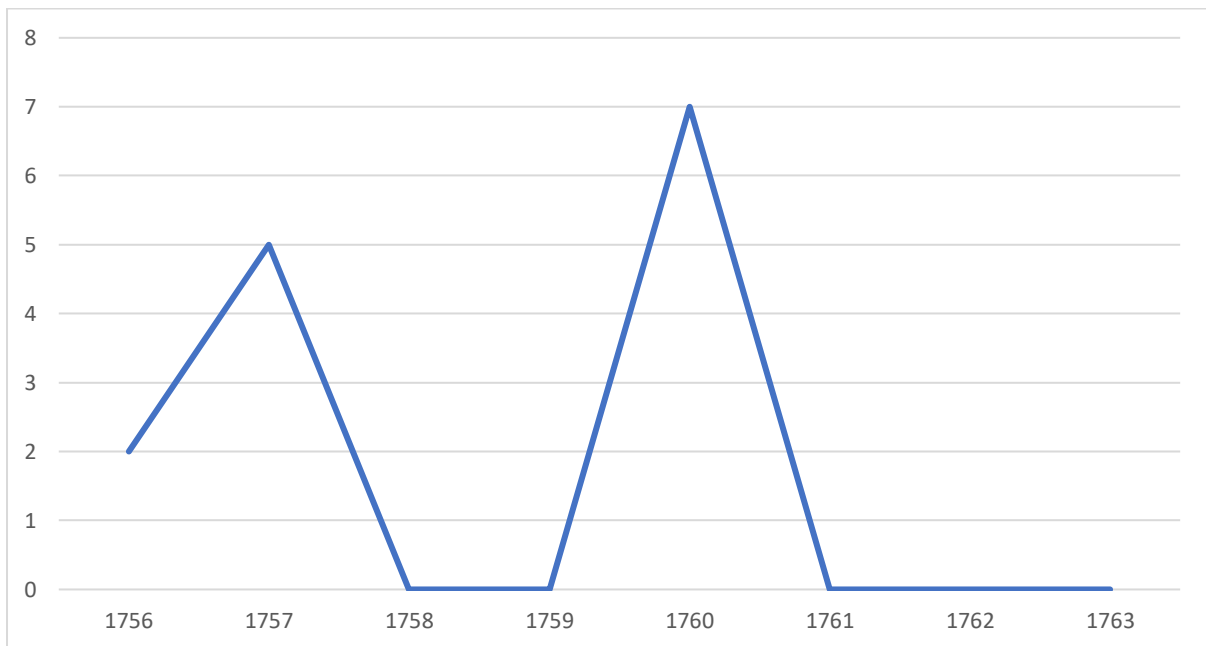
grâce aux corsaires pendant la guerre de Sept Ans, sans les quantités cela dit. Si beaucoup de données nous manquent afin de déterminer la rentabilité de la course marseillaise, est-il tout de même possible de savoir si la pratique de la course à Marseille constitue une activité profitable et rentable ?

C. La course marseillaise : activité profitable et rentable ?

1. *L'activité corsaire permet-elle de combler le déficit de l'activité marchande ?*

La guerre de manière générale entraîne donc inévitablement une baisse des échanges pour les pays en conflit. Dans le cas de la guerre de Sept Ans, Marseille, voit les entrées de navires marchands brusquement chuter, en témoignent ces graphiques produits par Charles Carrière mettant en avant les entrées de navires chargés de blé²²², ou d'autres marchandises²²³. Que ce soit pour la guerre de succession d'Espagne (1701-1713), la guerre de succession d'Autriche (1740-1748) ou encore la guerre de Sept Ans (1756-1763), le constat est le même : dans chaque conflit où le Royaume de France a été impliqué les entrées de marchandises dans le port ont été fortement impactées. Cependant, sur ces mêmes graphiques, il est possible d'observer en 1760 une montée des arrivées de marchandises en blé. En faisant le parallèle avec les captures des corsaires fournies par l'intendance sanitaire marseillaise, il est possible de remarquer que cette montée en charge de blé dans le port provençal recensée par Carrière, entre en corrélation avec le contenu des prises des corsaires marseillais.

Graphique 7 : Entrées des corsaires ramenant des prises chargées de blé (1756-1763)



²²² CARRIÈRE Charles, *op. cit.*, Volume 1, p. 58.

²²³ *Ibid*, p. 60.

Sources: AD BdR 200 E 512, AD BdR 200 E 513, AD BdR 200 E 514, AD BdR 200 E 515, AD BdR 200 E 516, AD BdR 200 E 517, AD BdR 200 E 518, AD BdR 200 E 519.

Graphique 8 : Quantité de blé en « charge » ramenées à Marseille par les corsaires (1756-1763)



Sources: AD BdR 200 E 512, AD BdR 200 E 513, AD BdR 200 E 514, AD BdR 200 E 515, AD BdR 200 E 516, AD BdR 200 E 517, AD BdR 200 E 518, AD BdR 200 E 519.

Ces graphiques permettent donc de mettre en avant le fait que la montée de la quantité de blé dans le port de Marseille en 1760, dans le graphique de Charles Carrière, corrèle avec la montée des captures des corsaires rapportant des cargaisons de blé. En revanche, les données exposées ci-dessus ne relèvent que des statistiques où nous connaissons la charge de blé transportée dans le bâtiment capturé. En effet, sur les quatorze dépositions mentionnant l'arrivée de blé dans le port de Marseille grâce à la contribution corsaire, seulement cinq mentionnent la quantité de marchandise transportée à l'intérieur comme montré ci-dessous :

« Se trouvant le 17 sur le cap de Salle il a rencontré le vaisseau de Prince George monté de 20 canons et équipé de 46 hommes commandé par le Cap. Cuthbert anglois chargé d'environ 2600 charges de blé et de marchandises²²⁴. »

²²⁴ AD BdR, 200 E 516, p. 271.

Les neuf autres dépositions rapportent uniquement le fait que du blé est rentré dans le port, comme dans ce témoignage :

« Qu'étant parti des isles de cette ville le 19 du mois passé il s'est emparé du brigantin la Comtesse de Murray commandé par le cap. David Balengal anglois chargé de blé qui a abordé le 2 du courant²²⁵. »

2. Dresser la rentabilité de la course à Marseille : une étude possible ?

S'il est très compliqué d'établir la valeur commerciale de ce que les corsaires ont pu ramener au port de Marseille pendant la guerre de Sept Ans, est-il possible d'établir la rentabilité de la course à Marseille ? Pour la course, très peu d'embarcations sont construites dans ce but précis. En effet, les armateurs utilisent de manière générale des navires marchands qu'ils arment et équipent de façon à pouvoir chasser en mer²²⁶. Si construction il y a, les négociants pensent surtout à pouvoir récupérer l'embarcation pour s'en servir dans un but commercial. Ce qui se trouve être le plus onéreux pour un armateur c'est équiper son navire : bouches à feu, équipage et provisions. La course reste une activité totalement aléatoire pour le négociant ou l'armateur, qui repose sur la capacité du capitaine et de son équipage. Comme le dit Charles Carrière, il est très compliqué d'établir un profit net de la course marseillaise, celle-ci possédant des fluctuations sérieuses, surtout si l'intendance sanitaire constitue notre unique source. S'il était possible de connaître toutes les pertes que les corsaires marseillais ont subies en Méditerranée, il serait alors possible d'établir un constat sur la rentabilité de la course, cependant, nous n'avons que les bâtiments qui arrivent à rentrer à Marseille, avec ou sans prise. En revanche, nous est-il possible de connaître la valeur de toutes embarcations qui ont été capturées ? Afin de mener à bien cette approximation, il y a plusieurs conjectures qui sont à prendre en compte. Dans un premier temps, il faut se baser sur le type d'embarcation capturée par les corsaires, en supposant que l'intendant sanitaire n'a pas fait d'erreur d'appréciation sur l'embarcation saisie. Ensuite, pour plus de précision sur la valeur que les corsaires ont pu ramener, il s'agit de traiter le nombre de prisonniers mais aussi de passagers que ceux-ci ont pu rapporter au port. Dans un troisième temps, il faut tenter d'estimer le coût d'une croisière pour un corsaire afin d'estimer si la valeur de la prise qu'il ramène au port est égale ou supérieure à ce qu'il a pu obtenir. L'analyse que nous effectuons ici n'est pas vraiment représentative et de

²²⁵ *Ibid*, p. 310

²²⁶ CARRIÈRE Charles, *op. cit.*, Volume 1, p. 524-525.

fait, nous ne pourrions jamais vraiment constituer une étude qui estime la réelle rentabilité de la course à Marseille. Pourquoi ? Simplement car l'intendance sanitaire ne suffit pas et que, pour ce faire, il faudrait pouvoir accéder aux registres du tribunal des prises par exemple. Même en ayant cette source, les estimations en valeur poseraient un problème puisqu'il faudrait prendre en compte : les variations monétaires, le mouvement des prix²²⁷ les frais de déchargement et de dépôt du butin²²⁸, ainsi que la part de ce que le nombre de « parts » qui revenaient à chacun²²⁹. Ce qui dépasserait notre étude. En fin de compte, l'analyse dressée ici ne prétend pas à une fausse exactitude, mais bien à une quantification de ce que la course à Marseille a pu rapporter à la ville sur l'ensemble de la guerre de Sept Ans, de 1756 à 1763.

3. *Activités et profits annexes à la course pour les corsaires*

Comme il est possible de l'observer dans le tableau 5, les prises effectuées sont au nombre de 118. Ensuite, comme mentionné précédemment, il faut tenter d'établir la valeur des prisonniers que les corsaires ont rapportés. Le prisonnier est considéré comme une marchandise, un butin vivant constituant un élément lucratif important²³⁰. Pendant la guerre de Sept Ans, les prisonniers sont souvent utilisés comme monnaie d'échange afin de tenter de récupérer les marins français, retenus par les Anglais. Autant dire que leur valeur n'est pas tangible mais constitue un butin précieux puisqu'elle permet de renflouer les rangs des bâtiments de guerre français en cruel manque de personnel. L'intendance sanitaire marseillaise recense au cours de la guerre de Sept Ans, un nombre non-négligeable de captifs de toute nationalités confondues. Le tableau ci-dessous en témoigne parfaitement.

²²⁷ CARRIÈRE Charles, *op. cit.*, Volume 1, p. 48.

²²⁸ BONO Salvatore, *op. cit.*, p. 195

²²⁹ Ibid, p. 196.

²³⁰ LALIBERTÉ René, *Prisonniers de guerre et captivité militaire à l'époque de la guerre de Sept Ans : perspectives historiques et éléments de la compréhension*, Service historique de la Défense, p. 7.

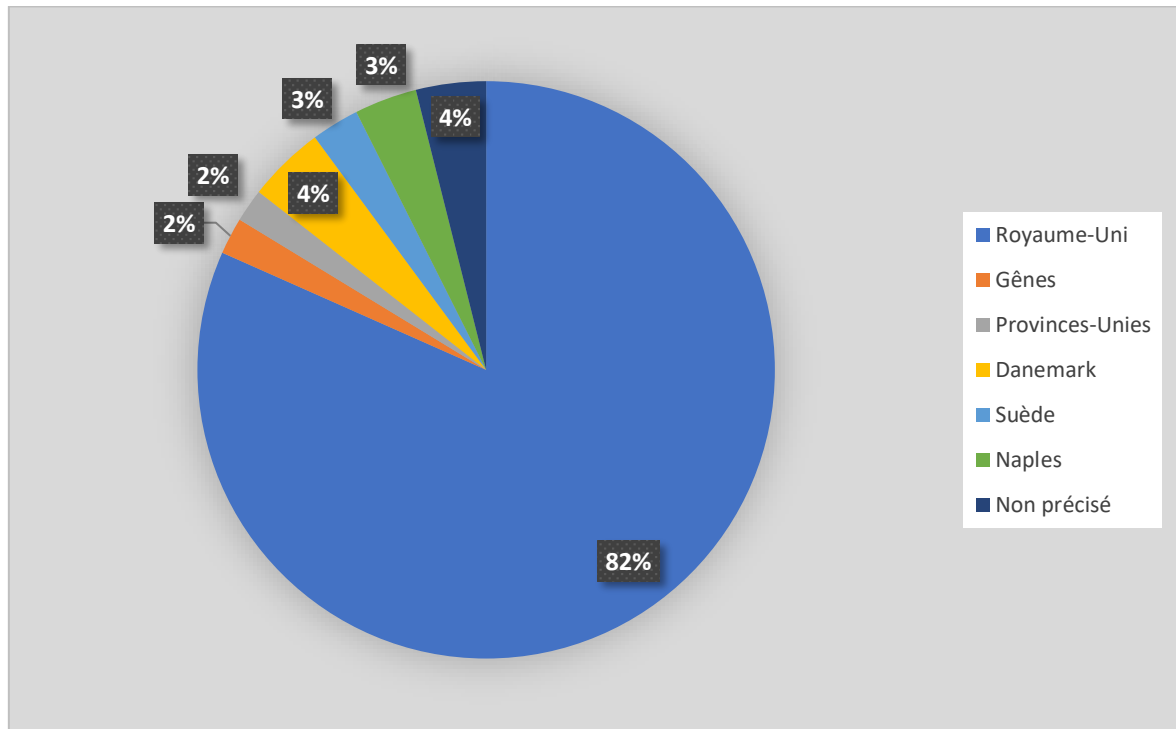
Tableau 8 : Nombre de prisonniers fait par les corsaires au cours de la guerre de Sept Ans (1756-1763)

Année	Captifs
1756	31
1757	229
1758	9
1759	0
1760	114
1761	80
1762	22
1763	0
Total	485

Sources: AD BdR 200 E 512, AD BdR 200 E 513, AD BdR 200 E 514, AD BdR 200 E 515, AD BdR 200 E 516, AD BdR 200 E 517, AD BdR 200 E 518, AD BdR 200 E 519.

On compte dans ce tableau tous les équipages provenant des prises que les corsaires ont pu ramener à Marseille, et qui sont signalées à l'intendance sanitaire marseillaise. On remarque que ce tableau des prisonniers capturés corrèle avec celui des prises faites par les corsaires. Leurs nationalités sont différentes et leur répartition s'effectue comme ci-dessous.

Diagramme 4 : Pourcentage de la nationalité des prisonniers ramenés à Marseille par les corsaires 1756-1763



Sources: AD BdR 200 E 512, AD BdR 200 E 513, AD BdR 200 E 514, AD BdR 200 E 515, AD BdR 200 E 516, AD BdR 200 E 517, AD BdR 200 E 518, AD BdR 200 E 519.

Afin d'augmenter la rentabilité il est aussi possible pour un corsaire de s'armer en course et en marchandises afin de maximiser leurs profits comme Pléville-le-Pelley le fait pendant la guerre de Sept Ans²³¹, ou encore de transporter des passagers. Les corsaires peuvent aussi s'occuper de traiter d'affaires étatiques. Par exemple, le 11 juin 1757, Benoit Arnaud capitaine de la pinque *La Fortune* est chargé par le consul de transporter 15 mariniens jusqu'à Toulon :

« Il a relaché le 13 may aux isles S. Pierre ou il a embarqué par ordre du consul de France 155 mariniens y compris trois anglois provenant du batiment du Cap. Foucard venant de la Cote d'Alger²³². »

²³¹ VILLIERS Patrick, *op. cit.*, p. 89.

²³² AD BdR, 200 E 513 1757, p. 277.

Cette mission de transport donnée par le consul pour Toulon peut aussi s'épanouir dans le transport des passagers. Pour ce qui est de ce transport, le tableau ci-dessous nous montre combien de passagers furent transportés et débarqués par les corsaires à Marseille.

Tableau 9 : Nombre de passagers transportés par les corsaires par année sur l'ensemble de la guerre de Sept Ans (1756-1763)

Année	Passagers
1756	11
1757	17
1758	10
1759	0
1760	6
1761	6
1762	1
1763	0
Total	51

Sources: AD BdR 200 E 512, AD BdR 200 E 513, AD BdR 200 E 514, AD BdR 200 E 515, AD BdR 200 E 516, AD BdR 200 E 517, AD BdR 200 E 518, AD BdR 200 E 519.

Le transport de passagers en méditerranée possède une historiographie peu fournie mais constitue tout de même une source de revenus non négligeable pour le corsaire qui décide d'en prendre à son bord²³³. Le transport de passagers au XVIII^{ème} siècle fait figure de « parent pauvre » aux marchandises, ils ne représentent qu'un profit bien faible, mais un profit quand même²³⁴. Cependant sur les statistiques établies pour ce tableau et le graphique précédent, plusieurs problèmes se posent. Bien que ceux-ci nous fournissent une idée des chiffres

²³³ BIDARD Xavier, *op. cit.*, p. 190.

²³⁴ LLINARES Sylviane, « Voyage par mer et tourisme aristocratique au XVIII^{ème} siècle », *Histoire, économie & société*, 2009/2 (28^e année), p. 15-35.

concernant les captifs ainsi que les passagers, ils ne sont néanmoins pas totalement exacts. En effet, sur toutes les dépositions où l'on recense des prises, soit 94, 37 omettent, volontairement ou involontairement, le nombre de prisonniers et ou passagers contenus dans l'embarcation capturées.

Pouvons-nous alors dire que la course marseillaise a produit un profit suffisamment important pour pallier les pertes dues à la guerre ? La domination navale anglaise démotive et ne pousse pas les négociants à plus armer en course, malgré l'augmentation de leur nombre²³⁵. La paralysie du négoce²³⁶ bat son plein et les entrées de navires corsaires sont même complètement arraisonnées en 1759, ou pas un seul n'est recensé comme entrant dans le port. Il n'est donc pas imprudent de supposer que la course à Marseille constitue une activité peu rentable pour la ville pendant la guerre de Sept Ans, celle-ci se plaçant dans une tentative pour certains armateurs et négociants de la ville de tirer un avantage de la paralysie du commerce qui occure en Méditerranée.

²³⁵ CARRIÈRE Charles, *op. cit.*, Volume 1, p. 531.

²³⁶ *Ibid*, p. 486.

Conclusion

Pour conclure et répondre à notre problématique : « En quoi peut-on dire que la course marseillaise s'inscrit dans le développement économique du port tandis qu'elle joue un enjeu majeur dans la dynamique corsaire méditerranéenne pendant la guerre de Sept Ans ? »

On peut dire que dans un premier temps, nous avons abordé les préliminaires de la course en se penchant d'abord sur la provenance du capitaine corsaire mais aussi sur la façon dont celui-ci est recruté. Nous avons pu voir que la confiance de l'armateur envers son capitaine est primordiale pour maximiser les chances de l'embarcation à effectuer un profit rentable. En effet, les embarcations onéreuses se voyaient donc être confiées à des capitaines corsaires expérimentés ou ayant réalisé des exploits comme nous avons pu le montrer avec Jean André Arnoux. Après avoir établi les différents horizons d'où provenaient les capitaines, il nous a été possible de remarquer que la source, au travers des capitaines de prise, mentionnait les officiers présents dans le bâtiment corsaire tout en détaillant leurs rôles. Ensuite, les hommes d'équipage furent notre second sujet de préoccupation dans le premier argument ou l'on s'est là aussi attardé sur l'exemple du corsaire Arnoux, en détaillant les fluctuations d'équipage qui eurent lieu durant sa croisière. Ce détail nous poussa aussi dans le questionnement des pertes navales et de ce qui pouvait les causer. À cette fin, nous avons donc observé à travers l'exemple de Mathieu Honoré Daniel, l'exemple des pertes navales et des suppositions qui étaient liées à ces mêmes pertes. Nous en avons conclu que les fluctuations de l'équipage peuvent être dues : au combat naval, à la constitution d'un équipage de prise, au recrutement de personnel ou encore à la désertion. Enfin, le dernier point du premier argument de la première partie, portait sur une comparaison entre un équipage marchand et un équipage corsaire, une comparaison qui mettait en abîme les différences que l'on pouvait observer entre les deux sur un même type d'embarcation. S'il est important d'étudier et d'analyser l'équipage en tant que partie intégrante et importante de l'embarcation corsaire, il faut aussi pouvoir déterminer quelle embarcation est la plus à même de pratiquer la course en Méditerranée et si l'on observe certaines variations, récurrence quant à l'emploi de certaines d'entre elles.

Dans le deuxième argument, le but aura été de définir quelle embarcation était susceptible d'être le plus empruntée par les corsaires de la cité phocéenne. Le vaisseau se trouvait en tête suivi de la barque, de la pinque mais aussi du brigantin que nous avons défini, ainsi que la frégate et le chébec. Nous avons pu, à l'aide de graphique et tableaux, comparer les différentes

embarcations entre elles et l'efficacité qu'elles aient pu avoir en Méditerranée pendant la guerre de Sept Ans. À l'issue de ce constat, l'embarcation qui comptait le plus de prises sur la totalité de la guerre se trouvait être le vaisseau. Ensuite nous avons tenté de définir l'efficacité d'une embarcation par rapport au nombre d'hommes présent sur le bâtiment. Pour ce faire, un tableau recensant chaque équipage présent sur les vaisseaux de la guerre de Sept Ans fut dressé. Puis dans un dernier temps, nous avons aussi essayé de justifier le choix du vaisseau comme embarcation privilégié des corsaires en la mettant en corrélation avec les embarcations du même type utilisé pour le commerce en Méditerranée.

Enfin, le dernier argument de notre grande partie traitait de l'itinéraire et du trajet que pouvait effectuer un corsaire marseillais. À cet effet, deux cartes furent produites détaillant le trajet de deux corsaires : Jean André Arnoux et Jean Baptiste Mégy. En les comparant nous avons pu observer que les tonnages des navires jouaient sur la durée de la course mais faisaient aussi parler les intentions de l'armateur. Un bâtiment de faible tonnage était plus cantonné à de la course côtière et à de petites expéditions qu'un bâtiment de plus gros tonnage, plus apte à la course lointaine comme celui du capitaine Arnoux. Nous avons pu aussi voir que sur leurs trajets, les corsaires peuvent être amenés à subir des chasses. Pour cela nous avons établi le profil des chasseurs qui s'avéraient être en très grande majorité d'autres corsaires ou navire de guerre anglais, mais on pouvait aussi constater quelques embarcations barbaresques. Par la suite, à l'aide d'une carte recensant toutes les prises effectuées sur l'année 1757, il a été possible d'établir des « zones de chasses » privilégiées des corsaires, et donc des endroits où les corsaires tendaient à se diriger pour chasser. Dans un dernier point, nous avons pu voir les lieux d'embuscade favoris vers lesquels les corsaires se dirigeaient à savoir les caps, mais aussi de montrer que la surprise est un facteur important de la chasse, pour le corsaire, chose qui a été abordée dans la partie suivante de l'argumentation.

Pour le premier argument, la chasse, il a été question de définir la manière dont chasse le corsaire en commençant par établir la durée de celle-ci. Nous avons pu remarquer que la durée de celle-ci n'était quasiment jamais mentionnée dans les registres, excepté pour une seule. La durée d'une chasse étant difficilement déterminable, la période de la journée à laquelle celle-ci est effectuée l'est un peu plus. C'est ce que le deuxième point du premier argument essaye d'aborder à l'aide de la déposition d'Etienne Balthazar Hugues. À l'issue de ces différents points, il a été possible de définir qu'une chasse, malgré quelques exceptions, se faisait très majoritairement de jour. Ensuite, il a été abordé la nationalité des différentes proies chassées.

Ici, il s'agissait de voir à partir des dépositions, qui le corsaire chassait le plus et si les nationalités que le corsaire capturait faisaient partie des ennemis de la France pendant la guerre de Sept Ans. Nous avons pu voir à l'aide du tableau 3 que seule la Grande-Bretagne figurait dans les deux catégories du tableau. Il a ensuite été abordé le point de la différenciation de la chasse entre les nationalités, chose que nous n'avons pas pu effectuer puisque notre source ne le permettait pas. En revanche nous avons pu supposer que logiquement, si les Anglais faisaient l'objet de beaucoup de captures, ils faisaient par extension l'objet d'un grand nombre de chasses, fructueuses ou non. À la suite de ce point, il a été possible de voir qui faisait l'objet du plus grand nombre de poursuites : marchand ou corsaire ? Très logiquement il s'agissait en majorité de marchand. Ce constat-ci a pu être établi grâce au tableau 4 sur lequel nous nous sommes appuyés.

Après la chasse vient le combat s'il y en a un. C'est l'objet du second argument de notre deuxième partie du développement. Le premier point de celui-ci se base tout simplement sur la manière de combattre en Méditerranée, et sur ce que l'intendance sanitaire nous apporte sur ces faits-là. Nous avons pu observer dans cette partie différentes catégories de combat que nous pouvons résumer ici : Intimidation, combat et intimidation, combat et abordage, ont profité de la détresse du bâtiment, ruse d'approche et combat. Il s'agit là des mêmes catégories figurant dans le tableau 5. De toutes les catégories, celles liées à l'intimidation figurent comme étant les plus utilisées par les corsaires. En effet, l'intimidation est la méthode de capture la plus efficace pour un corsaire en termes de temps et de ressources utilisées, tout ce qui s'éloigne de près ou de loin de l'intimidation constitue un risque que le corsaire veut éviter autant que faire se peut. Ensuite nous avons montré que le corsaire, durant ses croisières, cherche toujours à s'en prendre à moins puissant que lui ou alors, mais bien moins souvent, à un bâtiment faisant arme égales avec lui. Aussi, le fait pour un corsaire de combattre seul ou accompagné est une conjecture importante dans le combat naval puisqu'en fonction de l'un ou de l'autre, l'approche du conflit n'est pas du tout la même, c'est ce qui fait l'objet de la suite de ce développement. Ici, on a pu remarquer que la plupart des corsaires combattaient seuls la très grande majorité du temps. Cependant, il a été possible de relever certains cas de conflits, de croisières ou d'escortes que le corsaire effectuait à plusieurs. Ces dépositions nous ont ensuite amenés à expliquer ce qui amenait les corsaires à chasser en groupe à savoir : la sécurité et la plus grande probabilité de succès. Ces combats et ces prises de groupes entraînent aussi avec elles des problèmes de répartitions du butin comme nous le montre Michel Aumont que nous avons pu citer. Ensuite, le point suivant s'attarde sur la durée du combat naval corsaire. Le graphique 5 a pu aider à notre compréhension de la durée de ces combats et d'établir un ensemble de leur durée afin de

mieux percevoir la durée de ceux-ci. Nous avons aussi fait le lien entre la puissance des embarcations s'affrontant et leur durée, si celles-ci tendent à avoir une puissance similaire, le combat peut s'éterniser. Tandis que si l'une des deux est moins puissante que l'autre (en général la proie), elle se soumet ou perd le combat plus rapidement. Nous avons, sur le point suivant défini le type de navire que le corsaire combattait le plus en Méditerranée : marchand, corsaire ou bâtiment de guerre. Sans grande surprise, il s'agit des marchands. Les vaisseaux de guerre contre qui les marchands ont combattu étaient souvent à l'origine de l'engagement, les corsaires ne voulant pas faire affaire avec un bâtiment de guerre qui a pour seules marchandises des bordées de canons. Si les corsaires devaient se défendre contre toute autre menace en Méditerranée, le troisième et dernier argument de ce développement y est consacré.

En effet, il y est abordé les différents moyens que possède le corsaire pour se défendre face à des embarcations hostiles et on en distingue quatre. La première, fuir, est la plus récurrente, il s'agit là de témoignages où les corsaires mentionnent avoir réussi à semer leurs adversaires. Ensuite, il y a le refuge. Ici, les corsaires mentionnent avoir réussi à se réfugier soit dans un port neutre, soit dans un convoi qui partait, bien souvent de Malte. La troisième option est évidemment le combat, quand le corsaire est acculé et qu'il peut se battre si le déséquilibre des forces n'est pas trop important, il combat. Cette technique n'ayant quasiment jamais été aperçue il ne s'agit pas là de la plus efficace, elle est même dangereuse pour le corsaire. La dernière concerne la soumission. Là le corsaire, impuissant, se soumet à son ravisseur qui bien souvent le laisse partir, ce qui est logique puisque si celui-ci l'avait saisi, le capitaine s'étant soumis n'aurait pas pu faire de déposition.

L'ultime partie de notre argumentation consistait à mettre en avant ce qu'il se produisait après la course pour le corsaire et ce qu'il pouvait rapporter au port de Marseille. Il aura été possible de commencer par le fait de ramener la proie au port après une capture. Ce point-là présentait les choix qui se présentaient au corsaire en cas de prise : ramener la proie au port ou faire exhiber la cargaison de l'ennemi. Ensuite, il s'agissait de savoir comment la ramener : soi-même ou avec la constitution d'un équipage de prise qui se chargerait de la ramener à la place du bâtiment principal. Enfin, on a pu observer comment et où les corsaires pouvaient écouler leur cargaison, le constat final apporte que c'est en très grande majorité à Marseille.

Le deuxième argument de la dernière partie aborde la question du butin que le corsaire peut ramener à Marseille. Il a dans un premier temps été abordé la question du renseignement militaire. Ici on a pu voir que ce renseignement est d'une importance capitale pour la ville et

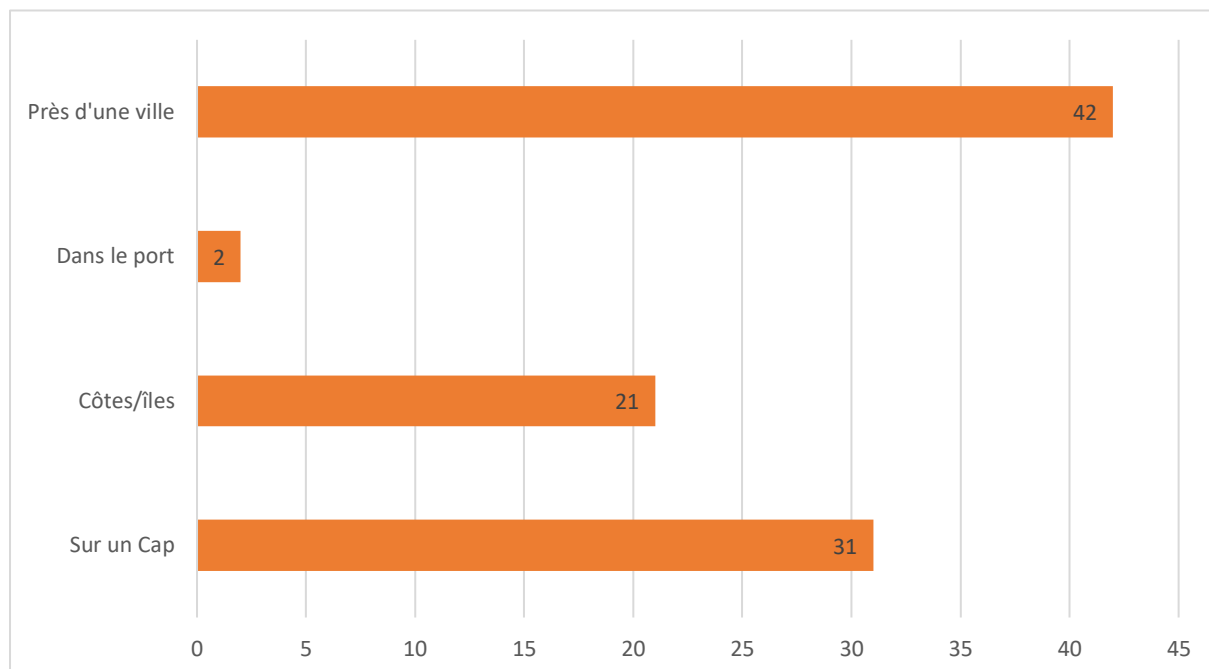
les autres corsaires qui sévissent en Méditerranée puisqu'il permet de donner les lieux et endroits où celui-ci a aperçu : un ennemi, un allié, un neutre. C'est à l'aide de cartes produites sur l'année 1757 et 1760 que nous avons pu comparer les renseignements apportés d'une année à une autre et d'ainsi de déduire que sur l'ensemble de la guerre les zones de chasse, anglaises ou françaises ne varient pas énormément. Il a aussi été possible de remarquer que certains corsaires obtiennent des informations via un tiers comme dans l'exemple de la déposition du 7 septembre 1757. Les informations matérielles telles que les marchandises rapportées dans la ville par les corsaires nous sont aussi données, et ce grâce au tableau 7 qui traite de toutes les marchandises rapportées au port par les Marseillais et leur nombre d'occurrences dans la source. Bien que les quantités ne soient pas fournies avec, sauf pour le blé, ce constat a pu apporter une idée de ce que le corsaire marseillais pouvait rapporter à Marseille.

Le dernier argument de la dernière partie tend à savoir, par différents moyens si la course à Marseille pendant la guerre de Sept Ans a pu être ou pas rentable. Au terme de cet argument, il a été possible de voir que certaines données, telles que celles concernant le blé, ont pu être quantifiées par l'intendance et entraînent en corrélation avec certains chiffres donnés par Charles Carrière. Cependant, cette comparaison peut paraître vide de sens puisque ne sont pas inclus dans les données que nous avons fournies les revenus apportés par les marchands. Ensuite il a été possible de constater que l'échange de prisonniers était une conjecture fructueuse pour les corsaires puisqu'elle permettait de troquer des marins français pour des marins anglais, mais concrètement, aucune trace de bénéfice net n'a pu être apportée, il en va de même pour les passagers. La rentabilité de la course marseillaise pendant la guerre de Sept Ans reste donc, avec les sources de l'intendance sanitaire, compliquée à établir.

Au terme de cette argumentation nous pouvons dire que la course marseillaise est une activité qui a bien eu lieu durant la guerre de Sept Ans et qui a permis à la ville de se dégager certains bénéfices au travers de celle-ci. Elle a permis au Royaume de France de continuer l'exercice d'une pression sur l'Angleterre grâce à cette guerre de course. L'intendance sanitaire a offert de nombreuses réponses quant à l'utilisation de la course par les Marseillais mais a aussi occulté un grand nombre de paramètres. Une étude d'ampleur sur la pratique de la course à Marseille en incluant aussi Toulon pourrait être menée à partir des registres de l'intendance sanitaire, mais aussi du tribunal des prises et des fonds de l'Amirauté, ce qui permettrait de prendre du recul et de fournir des détails et éléments plus précis et pertinents qui amèneraient à questionner les constats de Charles Carrière et Paul Masson plus en profondeur.

Annexes

Annexe 1 : Localisation des prises effectuées (1756-1763)



Annexe 2 : Combats enregistrés pendant la guerre de Sept Ans et leurs durées respectives (1756-1763)

Combats recensés	Durée du combat
3 novembre 1756	3 heures ²³⁷
12 novembre 1756	30 minutes ²³⁸
31 janvier 1757	4 heures ²³⁹
2 mars 1757	12 heures ²⁴⁰
7 mai 1757	8 heures ²⁴¹
15 mai 1757	2 heures ²⁴²

²³⁷ AD BdR 200 E 512 1756, p. 504-505.

²³⁸ *Ibid*, 200 E 512 1756, p. 527-528.

²³⁹ *Ibid*, 200 E 513 1757, p. 37.

²⁴⁰ *Ibid*, 200 E 513 1757, p. 89.

²⁴¹ *Ibid*, 200 E 513 1757, p. 219.

²⁴² *Ibid*, 200 E 513 1757, p. 237-238.

15 mai 1757	4 heures ²⁴³
31 mai 1757	3 heures ²⁴⁴
22 juin 1757	1 heure ²⁴⁵
12 janvier 1758	3 heures ²⁴⁶
29 avril 1760	12 heures ²⁴⁷
25 mai 1760	2 heures ²⁴⁸
7 novembre 1760	2 heures ²⁴⁹
20 août 1761	3 heures ²⁵⁰
6 octobre 1761	1 heure et 30 minutes ²⁵¹
6 octobre 1761	30 minutes ²⁵²
9 octobre 1761	2 heures ²⁵³
12 octobre 1761	30 minutes ²⁵⁴
3 décembre 1761	3 heures ²⁵⁵
1 janvier 1762	1 heure ²⁵⁶
29 août 1762	3 heures ²⁵⁷

²⁴³ *Ibid*, 200 E 513 1757, p. 239.

²⁴⁴ *Ibid*, 200 E 513 1757, p. 268.

²⁴⁵ *Ibid*, 200 E 513 1757, p. 291.

²⁴⁶ *Ibid*, 200 E 514 1758, p. 12-13.

²⁴⁷ *Ibid*, 200 E 516 1760, p. 221-223.

²⁴⁸ *Ibid*, 200 E 516 1760, p. 271.

²⁴⁹ *Ibid*, 200 E 516 1760, p. 498.

²⁵⁰ *Ibid*, 200 E 517 1761, p. 421-422.

²⁵¹ *Ibid*, 200 E 517 1761, p. 505.

²⁵² *Ibid*, 200 E 517 1761, p. 505.

²⁵³ *Ibid*, 200 E 517 1761, p. 513.

²⁵⁴ *Ibid*, 200 E 517 1761, p. 517.

²⁵⁵ *Ibid*, 200 E 517 1761, p. 610.

²⁵⁶ *Ibid*, 200 E 518 1762, p. 2-3.

²⁵⁷ *Ibid*, 200 E 518 1762, p. 400-401.

Index des noms de bâtiments corsaires

Alexandre Le Grand : 58.
Castor : 56.
Coquette : 31, 40, 43.
Constance : 44.
Collibry : 63.
Comte de Bellsince : 44, 51.
Entreprenante : 35.
Fleuron : 17, 19.
Fortune : 88.
Gracieuse : 13.
Heureuse Thérèse : 35, 51.
Hippopotame : 31, 67.
Hirondelle : 12, 39.
Jaquet : 43.
Junon : 23.
Jules César : 9.
Marie Désirée : 55, 70.
Marie Diligente : 15.
Mermaid : 72.
Requin : 21.
Roy Gaspard : 9.
Saint André : 22.
Saint Jean Le Bien Aimé : 35.
Tigre : 19.
Vaisseau des Carmes : 23.
Vautour : 58.
Vierge de Miséricorde : 50.
Victorieux : 8, 19, 31, 32, 54, 61.

Index des noms

ANGELFAT Jean, 54.
ARAMELLE Pierre, 23.
ARNAUD Benoit, 88.
ARNOUX Jean-André, 8, 16, 19, 20, 21, 23, 33, 38, 61, 64, 73, 77, 79, 90, 91.
AUBE Jean, 22.
BARTHÉLÉMY Louis, 50.
BERGIER Alexandre, 22.
BERTRAND Jean Antoine, 70.
BLAISE Michel, 62.
BREMOND Jean François, 35, 51, 66.
BRUE Blaize, 20, 73.
CLASTRIER Mathieu, 22.
CONSTANT Louis, 73.
DANIEL Mathieu Honoré, 21, 22, 24, 90.
DE BADIE, 13.
DE CASSIS Rouden, 9.
ETIENNE Jacques, 58.
FORT Louis, 56.
GARAN Jean Etienne, 40.
GUISOPHE Joseph, 58.
HUGUES Etienne Balthazar, 44, 91.
JACINTHE Daniel, 44, 51.
MARTICHE Honoré, 73.
MÉGY Jean Baptiste, 34, 55, 91.
MILLE Barthélémy, 43.
OLIVE Jean, 15, 64.
PATOT Antoine, 43.
PLEVILLE-LE-PELLEY Georges René, 9, 12, 15, 48, 64, 77, 78, 87.
ROUBAUD Jean, 39.
SAURIN Hen, 35.
SIGACHE, 31, 67.
SIMON Louis, 35.
SIN Roch, 72.
SOUTELLET Honoré Toussaint, 30.
VENCE Jean-Gaspard, 1.

Sources

Archives départementales des Bouches du Rhône. Registre de la Santé du port de Marseille, 200 E 512, année 1756.

Archives départementales des Bouches du Rhône. Registre de la Santé du port de Marseille, 200 E 513, année 1757.

Archives départementales des Bouches du Rhône. Registre de la Santé du port de Marseille, 200 E 514, année 1758.

Archives départementales des Bouches du Rhône. Registre de la Santé du port de Marseille, 200 E 515, année 1759.

Archives départementales des Bouches du Rhône. Registre de la Santé du port de Marseille, 200 E 516, année 1760.

Archives départementales des Bouches du Rhône. Registre de la Santé du port de Marseille, 200 E 517, année 1761.

Archives départementales des Bouches du Rhône. Registre de la Santé du port de Marseille, 200 E 518, année 1762.

Archives départementales des Bouches du Rhône. Registre de la Santé du port de Marseille, 200 E 519, année 1763.

Bibliographie

Ouvrages généraux :

DZIEMBOWSKI Edmond, *La Guerre de Sept Ans (1756-1763)*, Perrin, Paris, 2015.

MONAQUE Rémi, *une histoire de la marine de guerre française*, Perrin, Paris, 2016.

VERGÉ-FRANCESCHI Michel (dir.), VEYRIER Henri, *Guerre et commerce en méditerranée IXe-XXe siècle*, Veyrier et Kronos, Paris, 1991.

Ouvrages spécialisés :

AUMONT Michel, *Les corsaires de Granville, une culture du risque maritime (1688-1815)*, Presses Universitaire de Rennes, Rennes, 2013.

BIDARD Xavier, *La guerre d'Indépendance américaine et les trafics maritimes de Marseille : les conséquences pour la navigation et le commerce en 1779*, mémoire de maîtrise sous la direction du Professeur MARZAGALLI Silvia, Université Côte d'Azur, 2022.

BLONDY Alain, *Pirates, corsaires et flibustiers*, Perrin, Paris, 2021.

BONO Salvatore, *Les corsaires en Méditerranée*, Paris-Méditerranée, Paris, 1998.

BOUSQUET Christine, FRANZINI Antoine, MOUREAU François, VERGÉ-FRANCESCHI Michel, *Commerce et échanges maritimes XVI^e-XIX^e siècle*, Septième journées universitaires de Bonifacio juillet 2005, Alain Piazzola, Ajaccio, 2007.

BRIOIST Pascal, *Espaces maritimes au XVIII^e siècle*, Atlande, Paris, 1997.

BUTI Gilbert, HRODEJ Philippe, *dictionnaire des corsaires et des pirates*, CNRS Éditions, Paris, 2013.

BUTI Gilbert, *Corsaires et forbans en Méditerranée (XIV^e-XXI^e)*, Riveneuve, Paris, 2009.

BUTI Gilbert, HRODEJ Philippe, *Histoire des pirates et des corsaires, de l'Antiquité à nos jours*, CNRS Éditions, Paris, 2016.

CARRIÈRE Charles, *Négociants Marseillais au XVIII^e siècle, contribution à l'étude des économies maritimes*, Volume I, Institut historique de Provence, 1973.

CARRIÈRE Charles, *Négociants Marseillais au XVIII^e siècle, contribution à l'étude des économies maritimes*, Volume II, Institut historique de Provence, 1973.

FONTENAY Michel, *La Méditerranée entre la Croix et le Croissant : Navigation, commerce, course et piraterie (XVI^e-XIX^e siècle)*, Garnier, Paris, 2010.

GRAZIANI Antoine-Marie, VERGÉ-FRANCESCHI Michel, *La guerre de course en Méditerranée (1515-1830)*, Alain Piazzola, Ajaccio, 1999.

JACQUIN Philippe, VERGÉ-FRANCESCHI Michel, *Les Européens et la mer : de la découverte à la colonisation (1455-1860)*, Ellipses, Paris, 1997.

MEROUCHE Lemnouar, *Recherche sur l'Algérie à l'époque ottomane, la course mythes et réalités*, Editions Bouchène, Paris, 2007.

MERRIEN Jean, *Histoire des Corsaires*, Ancre de Marine, Saint-Malo, 2000.

PANZAC Daniel, *la caravane maritime : marins européens et marchands ottoman en Méditerranée (1680-1830)*, CNRS Histoire, Paris, 2004.

VILLIERS Patrick, *Les Corsaires*, Jean-Paul Gisserot, Paris, 2007.

Articles spécialisés :

AiT-EL-HADJ Smaïl, « Caractéristiques de la guerre navale, XVIII^e et XIX^e siècles », *Innovations*, 2013/3 (n° 42), p. 237-247. DOI : 10.3917/inno.042.0237. URL : <https://www.cairn.info/revue-innovations-2013-3-page-237.htm>

CARRIÈRE Charles, and COURDURIÉ Marcel, "Les Grandes Heures de Livourne Au XVIII^e siècle. L'exemple de La Guerre de Sept Ans." *Revue Historique*, vol. 254, no. 1 (515), 1975, pp. 39–80. *JSTOR*, <http://www.jstor.org/stable/40952447>.

KAISER Wolfgang, « L'économie de la rançon en Méditerranée occidentale (xvi^e-xviii^e siècle) », *Hypothèses*, 2007/1 (10), p. 359-368. DOI : 10.3917/hyp.061.0359. URL : <https://www.cairn.info/revue-hypotheses-2007-1-page-359.htm>

LALIBERTÉ René, *Prisonniers de guerre et captivité militaire à l'époque de la guerre de Sept Ans : perspectives historiques et éléments de la compréhension*, Service historique de la Défense. URL : <https://www.erudit.org/fr/livres/actes-des-colloques-dartefact/actes-18e-colloque-international-etudiant-departement-sciences-historiques--978-2-9816015-6-8/004699co.pdf>

LEMERCIER Claire, ZALC Claire, *Méthodes quantitatives pour l'historien*. La Découverte « Repères », 2008, ISBN : 9782707253401. DOI : 10.3917/dec.lemer.2008.01 URL <https://www.cairn.info/methodes-quantitatives-pour-l-historien--9782707153401.htm>

LLINARES Sylviane, « Voyage par mer et tourisme aristocratique au XVIII^e siècle », *Histoire, économie & société*, 2009/2 (28^e année), p. 15-35. DOI : 10.3917/hes.092.0015. URL : <https://www.cairn.info/revue-histoire-economie-et-societe-2009-2-page-15.htm>

PANZAC Daniel, « Crime Ou Délit ? La Législation Sanitaire En Provence Au XVIII^e siècle. » *Revue Historique*, vol. 275, no. 1 (557), 1986, p 31. *JSTOR*, <http://www.jstor.org/stable/40954342>.

PLOUVIEZ David, « Chapitre 11. Techniques maritimes, techniques navales », dans : Liliane Hilaire-Pérez éd., *Histoire des techniques. Mondes, sociétés, cultures (XVI^e-XVIII^e siècle)*. Paris cedex 14, Presses Universitaires de France, « Nouvelle Clio », 2016, p. 297-316. DOI : 10.3917/puf.hilai.2016.03.0297. URL : <https://www.cairn.info/histoire-des-techniques--9782130736431-page-297.htm>

VILLIERS Patrick, DUTEIL Jean-Pierre, « 4 - La guerre de Sept Ans : la guerre navale sur tous les océans », dans : , *L'Europe, la mer et les colonies (XVII^e-XVIII^e siècle)*. sous la direction de VILLIERS Patrick, DUTEIL Jean-Pierre. Vanves, Hachette Education, « Carré Histoire », 1997, p. 92-113. URL : <https://www.cairn.info/leurope-la-mer-et-les-colonies-xvii-xviii-siecle--9782011451965-page-92.htm>

Table des annexes

Annexe 1 : Localisation des prises effectuées (1756-1763).....	95
Annexe 2 : Combats enregistrés pendant la guerre de Sept Ans et leurs durées respectives (1756-1763)	95

Table des cartes

Carte 1 : Situation géographique de Minorque.....	2
Carte 2 : Itinéraire du corsaire Jean André Arnoux, croisière du 10 aout 1756 au 3 novembre 1756.....	33
Carte 3 : Itinéraire du corsaire Jean-Baptiste Mégy, du 15 avril 1757 au 7 mai 1757	34
Carte 4 : Localisations de toutes les prises effectuées sur l'année 1757	36
Carte 5 : Situation géographique du Cap Falcon.....	38
Carte 6 : Situation géographique du Cap Corse	39
Carte 7 : Situations géographiques des bâtiments croisant en Méditerranée données par les corsaires rentrés à Marseille sur l'année 1757	76
Carte 8 : Situations géographiques des bâtiments croisant en Méditerranée données par les corsaires rentrés à Marseille sur l'année 1760	77

Table des diagrammes

Diagramme 1 : Provenance des capitaines corsaires recensés dans les registres de l'intendance sanitaire 1756-1763	12
Diagramme 2 : Provenance des capitaines corsaires recensés dans les registres de l'intendance sanitaire 1756-1763, sans la catégorie « non mentionnés ».....	14
Diagramme 3 : Type de nationalité capturée par les corsaires marseillais au cours de l'année 1760.....	75
Diagramme 4 : Pourcentage de la nationalité des prisonniers ramenés à Marseille par les corsaires 1756-1763	87

Table des graphiques

Graphique 1 : Fluctuation de l'équipage du capitaine Jean André Arnoux de 1760 à 1762	19
Graphique 2 : Nombre et types d'embarcations utilisées par les corsaires 1756-1763	25
Graphique 3 : Nombre d'embarcations utilisées par les corsaires ainsi que le nombre de prises effectuées par chaque catégorie de bâtiment (1756-1763)	29
Graphique 4 : Nombre de prises effectuées par les corsaires pour chaque nation 1756-1763	46
Graphique 5 : Nombre des combats recensés pendant la guerre de Sept Ans ainsi que leurs durées	57
Graphique 6 : Pavillon des embarcations étant partie de Grande-Bretagne	70
Graphique 7 : Entrées des corsaires ramenant des prises chargées de blé (1756-1763) ..	82
Graphique 8 : Quantité de blé en « charge » ramenées à Marseille par les corsaires (1756-1763)	83

Table des illustrations

Illustration 1 : « Intérieur du port de Marseille » Joseph Vernet, 1754, huile sur toile, 1,65 x2,63 mètres Musée national de la Marine, Dépôt du Musée du Louvre, inv. 8294...	1
Illustration 2 : chébec espagnol à voiles latines de 1826	27
Illustration 3 : Une frégate corsaire de Dieppe en 1745. Dessin anonyme (entre 1744 et 1746).....	27

Sources :

<https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/0/0b/Vernet-marseille-1754.jpg>

https://fr.wikipedia.org/wiki/Chebec#/media/Fichier:Chebec_espagnol_en_1826.jpg

https://fr.wikipedia.org/wiki/Corsaire#/media/Fichier:Fregate_corsaire_la_Sainte_Genevieve_en_1745.jpg

Table des tableaux

Tableau 1 : Évolution du type d'embarcation empruntée par le capitaine Arnoux 1756-1763	16
Tableau 2 : Recensement du nombre d'hommes présents sur chaque vaisseaux 1756-1763	30
Tableau 3 : Comparaison entre les ennemis du Royaume de France et les différents types de nations ayant fait l'objet d'une capture par les corsaires marseillais	45
Tableau 4 : Types d'embarcations sur lesquels les corsaires marseillais ont rapporté avoir entamer une chasse pendant la guerre de Sept Ans (1756-1763)	48
Tableau 5 : Circonstances de captures des prises recensées à partir de l'intendance sanitaire de Marseille 1756-1763	52
Tableau 6 : Types d'ennemis que les corsaires ont combattu pendant la guerre de Sept Ans (1756-1763)	59
Tableau 7 : Types de marchandises ramenées au port par les Marseillais et leur quantité	79
Tableau 8 : Nombre de prisonniers fait par les corsaires au cours de la guerre de Sept Ans (1756-1763)	86
Tableau 9 : Nombre de passagers transportés par les corsaires par année sur l'ensemble de la guerre de Sept Ans (1756-1763)	88

Table des matières

REMERCIEMENTS	2
LISTE DES ABREVIATIONS :	3
INTRODUCTION :	1
I. LA COURSE EN MEDITERRANEE : DE L'EMBARCATION A LA CHASSE	11
A. Constituer l'équipage corsaire en Provence.....	11
1. Provenance et origine des capitaines corsaires	11
2. Le choix du capitaine pour l'armateur	15
3. Le choix de l'équipage pour le capitaine	17
4. Effectif d'un équipage corsaire : l'exemple du capitaine Arnoux.....	19
5. Le problème des pertes dues au combat naval.....	21
6. Effectif d'un équipage corsaire : la comparaison avec une embarcation marchande en temps de paix.....	22
B. Les bâtiments utilisés pour la course à Marseille	25
1. Le choix de l'embarcation corsaire	25
2. Description et définition des bâtiments en course à Marseille.....	26
3. L'embarcation la plus efficace.....	28
C. Itinéraire et trajet d'un corsaire marseillais.....	33
1. L'exemple des itinéraires de deux capitaines corsaires.....	33
2. Nationalité des chasseurs ennemis.....	35
3. Les lieux d'embuscades favoris	37
II. COMBATTRE ET CAPTURER EN MER MEDITERRANEE : APPROCHE DU CŒUR DE L'ACTIVITE	
CORSAIRE.....	42
A. Chasser en Méditerranée	42
1. La durée d'une chasse pour un corsaire.....	42
2. Nationalités des différentes proies chassées.....	45
3. Marchand ou corsaire, qui fait l'objet de plus de chasse ?	47
B. Combattre en Méditerranée	50
1. Comment combattre ?	50
2. Combattre seul ou accompagné ?	54
3. La durée du combat naval corsaire.....	56
4. Corsaire, marchand, bâtiment de guerre ? Contre qui le corsaire combat-il le plus ?	58
C. Se défendre face au risque corsaire : perspective de la défense des bâtiments chassés au travers du	
chasseur.....	61
1. Fuir	61
2. Se réfugier.....	63
3. Combattre.....	65
4. Se soumettre	65
III. LA FIN DE LA COURSE ET SES SUITES	68
A. Ramener la proie	68

1.	Les choix qui s'offrent au corsaire après la prise du bâtiment	68
2.	Comment ramener la prise au port ?	71
3.	Écouler la cargaison.....	72
B.	La question du butin.....	74
1.	Le renseignement militaire	74
2.	Quelles marchandises sont ramenées à Marseille ?	79
C.	La course marseillaise : activité profitable et rentable ?	82
1.	L'activité corsaire permet-elle de combler le déficit de l'activité marchande ?	82
2.	Dresser la rentabilité de la course à Marseille : une étude possible ?	84
3.	Activités et profits annexes à la course pour les corsaires	85
CONCLUSION		90
ANNEXES		95
INDEX DES NOMS DE BATIMENTS CORSAIRES.....		97
INDEX DES NOMS.....		98
SOURCES		99
BIBLIOGRAPHIE		100
TABLE DES ANNEXES.....		103
TABLE DES CARTES.....		104
TABLE DES DIAGRAMMES		105
TABLE DES GRAPHIQUES		106
TABLE DES ILLUSTRATIONS.....		107
TABLE DES TABLEAUX.....		108
TABLE DES MATIERES.....		109