



**HAL**  
open science

# **Organiser, mener et achever une opération corsaire en Méditerranée au XVIIIe siècle : l'exemple de Marseille avec la guerre de Sept Ans**

Simon Guillot

## ► To cite this version:

Simon Guillot. Organiser, mener et achever une opération corsaire en Méditerranée au XVIIIe siècle : l'exemple de Marseille avec la guerre de Sept Ans. Histoire. 2025. <dumas-05585835>

**HAL Id: dumas-05585835**

**<https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-05585835v1>**

Submitted on 9 Apr 2026

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 - All rights reserved

Année universitaire 2024-2025



Mémoire de Master 2 – Histoires militaires et études de défense

**Organiser, mener et achever une opération corsaire en Méditerranée  
au XVIII<sup>e</sup> siècle. L'exemple de Marseille avec la guerre de Sept Ans.**

Préparé par Simon GUILLOT

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



*Figure 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. 829.*

# **Remerciements**

En premier lieu, je tiens à exprimer toute ma gratitude à mon directeur de mémoire, Monsieur Thierry Allain. Par ses conseils avisés, sa disponibilité constante, que ce soit par courriel ou lors de nos entretiens, son encadrement a permis d'enrichir et de consolider ce travail.

Mes remerciements vont aussi à mes amis : Vincent Bazin, Lucie Cadenel, Thomas Chabrilat, Damien Mourgues, Auguste Moutton et Clément Renard, dont les séances de travail partagées ont mêlé sérieux et convivialité, et se sont révélées aussi stimulantes qu'enrichissantes pour chacun de nos projets.

Je souhaite également remercier chaleureusement mes parents, Cécile et Christian Guillot, pour leur soutien sans faille et leur présence rassurante durant l'ensemble de ce parcours.

Enfin, je voudrais adresser une pensée toute particulière à ma compagne, Emma Segura, pour son accompagnement attentif et son appui constant qui m'ont été précieux tout au long de ce travail.

# Introduction

« C'est un port, l'un des plus beaux du bord des eaux. Il est illustre sur tous les parallèles. À l'instant du jour et de la nuit, des bateaux labourent pour lui au plus loin des mers. Il est l'un des grands seigneurs du large. Phare français, il balaye de sa lumière les cinq parties de la terre. Il s'appelle le port de Marseille »<sup>1</sup>. Par ces mots, Albert Londres esquisse le portrait de la ville de Marseille pour ce qu'elle est : un port de commerce attractif et incontournable pour l'interface maritime méditerranéenne. Si la cité phocéenne est réputée comme étant la porte d'entrée du commerce levantin dans le Royaume de France, son activité se voit parfois freinée, fragilisée en période de guerre. Toutefois, au XVIII<sup>e</sup> siècle, la guerre n'impacte pas nécessairement l'espace méditerranéen en fonction des conflits qui prennent place. Ainsi, la guerre de Succession de Pologne (1733-1738) concerne surtout l'Europe centrale et septentrionale. Les navires de commerce méditerranéens n'ont aucune peine à voyager même si l'on observe que quelques commissions « d'armements en course et en marchandises » sont distribuées. En revanche, pendant la guerre de Succession d'Autriche (1740-1748), mais plus encore pendant la guerre de Sept Ans (1756-1763), l'espace méditerranéen est beaucoup plus concerné et affecté par la guerre. Certains graphiques de Charles Carrière dans sa thèse *Négociants marseillais au XVIII<sup>e</sup> siècle : contribution à l'étude des économies maritimes* montrent une très nette baisse des arrivées de navires de marchandises à Marseille en temps de guerre<sup>2</sup>. Cet état de guerre pousse le port de Marseille et ses acteurs à changer de perspective et repenser leurs activités. En effet, le commerce est plus ardu du fait de la présence anglaise dans les eaux méditerranéennes. Malgré la prise de Minorque au début de la guerre de Sept Ans, les Britanniques possèdent toujours le détroit de Gibraltar, porte d'entrée de la mer Méditerranée, et la plus grande flotte mondiale, alignant dès le début du conflit, cinquante-sept vaisseaux de ligne<sup>3</sup>. La menace qui pèse sur les bâtiments marchands français poussent les armateurs à des alternatives mêlant la course et la marchandise. La présence d'une activité corsaire à Marseille, même en tant qu'activité secondaire en comparaison des grands ports de l'Atlantique, mérite une étude pour ce qu'elle révèle des logiques d'adaptations et de défense commerciale d'un grand port de Méditerranée. En revanche, il peut être difficile de comprendre les dynamiques qui s'inscrivent dans le port de la cité phocéenne sans saisir le cadre plus large des tensions

---

<sup>1</sup> LONDRES Albert, *Marseille porte du sud*, Paris, Éditions France, 1927.

<sup>2</sup> CARRIÈRE Charles, *Négociants marseillais au XVIII<sup>e</sup> siècle : contribution à l'étude des économies maritimes*, Volume I, Institut historique de Provence, 1973, p. 60-61.

<sup>3</sup> MONAQUE Rémi, *Une histoire de la marine de guerre française*, Paris, Perrin, 2016, p. 167.

internationales au XVIII<sup>e</sup> siècle. Il nous faut donc, avant d'analyser toute source relative à la course, replacer le contexte historique dans lequel s'inscrit la course marseillaise du XVIII<sup>e</sup> siècle.

Le conflit majeur analysé dans cette étude concerne la guerre de Sept Ans. Au début de l'année 1755, les tensions entre la France et la Grande-Bretagne sont déjà considérables. En janvier, la monarchie anglaise prend la décision d'envoyer des renforts en hommes et en armes en Nouvelle-Angleterre afin de pouvoir affronter le Canada sous contrôle français. Le but de l'envoi de ces renforts consiste à exercer une pression indirecte sur la couronne de France afin de susciter une réaction et d'évaluer l'ennemi. La réaction française est immédiate : Louis XV envoie une escadre de neufs vaisseaux armés en flûte<sup>4</sup>. À leur bord, un contingent français confié à Dubois de La Motte<sup>5</sup>. Le 8 juin, Boscawen, amiral britannique, profite d'une division de la flotte et intercepte *Le Dauphin Royal*, *L'Alcide* et *Le Lys*<sup>6</sup>. Devant le refus des Français de saluer le pavillon de la monarchie britannique, un combat de plusieurs heures débute et se solde par une victoire anglaise. Avant la déclaration officielle de la guerre entre les deux pays, plusieurs agressions menées par la Royal Navy eurent lieu. De plus, sur ordre de Londres le 6 août 1755, le vice-amiral Hawke rafle plus de trois cents navires français destinés au commerce. Cette opération rapporte près de trente millions de livres tournois à la Grande-Bretagne. En plus de cette somme astronomique récoltée, les Britanniques privent la Royale française d'une grande partie de leurs marins qui font la puissance de la flotte de Louis XV. Ces marins se voient confinés sur des « pontons », des prisons flottantes, avant même le début officiel du conflit.

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<sup>7</sup>

Devant l'indignation totale de la cour face aux pratiques britanniques, la réaction française ne se fait pas attendre. Le 18 avril 1756, le Royaume de France entreprend la prise de Minorque. Le siège est mis sur le fort Saint-Philippe, capitale de Minorque<sup>8</sup>. La flotte et le corps

---

<sup>4</sup> Il s'agit de vaisseaux de transport dépourvus de canons.

<sup>5</sup> MONAQUE Rémi, *op. cit.*, p. 164.

<sup>6</sup> *Ibidem*.

<sup>7</sup> A. E., C. P., Angleterre, 439, fol. 255r, Antoine-Louis Rouillé au duc de Mirepoix, Compiègne, 18 juillet 1755.

<sup>8</sup> MONAQUE Rémi, *op. cit.*, p. 167.

expéditionnaire français ont le temps d'établir trente jours de siège avant d'apercevoir l'arrivée des renforts anglais. La Galissonnière, commandant de la flotte chargée d'escorter l'armée française jusqu'à Minorque, possède douze bâtiments pour faire face à l'escadre anglaise. Les deux forces s'engagent alors à moyenne distance. Le combat entre les deux flottes fut court et indécisif. Cependant, comme l'amiral anglais décida d'un repli vers Gibraltar, cette bataille fut une victoire stratégique pour La Galissonnière qui avait donc réussi à repousser les Anglais. Ce repli couta très cher aux Anglais qui condamneront lourdement les actions de l'amiral britannique à Londres. Ce succès rapide du Royaume de France marque le début officiel de la guerre de Sept Ans. Le contrôle sur la Méditerranée est élargi (bien que toujours réduit à cause du détroit de Gibraltar contrôlé par les Anglais) et offre à la marine française et aux corsaires français une marge de manœuvre beaucoup plus grande.

Qu'en est-il de la situation de la marine française durant cette guerre ? Afin de prendre conscience de la situation de la Royale, il faut se pencher sur l'année 1754. En effet, sous Machault d'Arnouville, le budget de la marine française augmente constamment. Pour preuve, en 1754, celui-ci est d'environ dix-huit millions de livres. En 1755, il est de trente-et-un million, puis passe à quarante millions de livres en 1756. En termes de puissance navale, la marine royale française aligne cinquante-sept vaisseaux et trente-et-une frégate. En comparaison, la Royal Navy présente face à la France cent dix-sept vaisseaux de lignes et soixante-quatorze frégates<sup>9</sup>. En termes de chiffres, il est donc facilement constatable que la France ne peut pas autant se projeter que la marine anglaise. En rajoutant la rafle perpétrée par les Anglais au début de la guerre pour priver Louis XV de son personnel naval de qualité, la France est très en deçà de ce qu'elle peut normalement déployer face à l'adversaire. Devant ces premières débâcles de début de guerre, la course française relève la tête plus rapidement que les escadres. Celle-ci parvient à se déployer efficacement sur les ports du ponant. La guerre de course avait adopté une forme de déploiement plus efficiente. Celle-ci ne s'effectuait plus en petites escadrilles mais en ordre dispersé. Cette formation les rend beaucoup plus sujets à des attaques ennemies où les corsaires se retrouveraient en sous-nombre. En contrepartie, leur zone d'action est grandement augmentée, offrant des perspectives de prises de navires et de bénéfices plus grandes<sup>10</sup>. Pendant la guerre, la course joua un rôle vital pour les ports de France. En effet,

---

<sup>9</sup> *Ibid*, p. 145.

<sup>10</sup> MERRIEN Jean, *Histoire des corsaires*, L'Ancre de Marine, Saint-Malo, 2000, p. 149.

elle permit de soulager la marine des missions de protections côtières ; les bâtiments armés en course escortaient aussi les marchands<sup>11</sup>.

Cependant, même si la course s'était épanouie dans les ports ponantais, une partie non-négligeable de la course se déporta en mer Méditerranée. En effet, Versailles avait réussi à tendre un piège dans ces deux espaces maritimes pour leurrer les Anglais. La menace d'un débarquement sur le sol britannique avait fait reculer une partie de la Royal Navy de Méditerranée, de façon qu'elle puisse protéger les îles en cas de tentative de débarquement<sup>12</sup>. De plus, le bassin occidental de la mer Méditerranée était presque totalement sous la domination de la maison de Bourbon. Afin de renforcer considérablement sa position, le réseau de renseignement français s'était fortement développé en Méditerranée. La Chambre de commerce de Marseille ainsi que le bureau de la marine étaient capables de fournir de nombreuses informations précieuses pour la couronne de France. L'objet de ces informations était principalement accès sur la course anglaise et barbaresque. 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. Alain Blondy démontre que c'est justement la différenciation des objectifs de guerre de chaque nation qui explique cette différence de stratégie<sup>13</sup>. Londres veut absolument effacer la présence française dans les colonies d'Amérique du Nord, ce qui les pousse à se concentrer plus fortement sur la zone Atlantique. Versailles souhaite sécuriser les routes commerciales et favoriser l'écoulement des marchandises qui proviennent d'autres continents comme le sucre des Antilles par exemple. La dimension méditerranéenne de ce conflit occupe alors une place considérable dans la stratégie navale française. Dans l'océan Atlantique, la guerre de course se perd au fur et à mesure que les Anglais parviennent à resserrer l'étau et à établir une pression constante sur les côtes françaises. La guerre d'escadre étant impossible à maintenir pour le Royaume de France, la guerre asymétrique se présente donc comme la seule option que Louis XV peut employer correctement. De plus, en 1758, la Grande-Bretagne mobilise toutes les forces du pays pour une contre-offensive<sup>14</sup>. Ce grand mouvement de contre-offensive s'explique par une domination sans équivoque de la marine anglaise sur les océans du XVIII<sup>e</sup> siècle. Un bâtiment de mer britannique passe en moyenne 60% de son temps en mer contre 15% pour un navire français. Dans le cours de l'année 1758, Versailles supprime le dixième de l'amiral qui permet une meilleure rentabilité pour les armateurs sur les retours de

---

<sup>11</sup> BLONDY Alain, *Pirates, corsaires et flibustiers*, Perrin, Paris, 2021, p. 244.

<sup>12</sup> *Ibidem*.

<sup>13</sup> *Ibidem*.

<sup>14</sup> BRIOIST Pascal, *Espaces maritimes au XVIII<sup>e</sup> siècle*, Atlante, Paris, 1997, p. 46.

prise<sup>15</sup>. La guerre de Sept Ans se présente donc comme une guerre très favorable à la pratique de la course en Méditerranée et plus particulièrement à Marseille, car tous les paramètres de celle-ci invitent la ville à se tourner vers cette pratique quand le commerce lui fait défaut.

Dans l'historiographie de la marine française à l'époque moderne, la guerre de course a souvent occupé une place marginale, souvent reléguée au second plan derrière l'étude de la marine royale française. Toutefois, dans les années 1970, la guerre de course subit un regain d'attention. Désormais, l'historiographie de la course, qu'elle soit anglaise ou française, levantine ou ponantaise, est dense et chargée. De nombreux ouvrages faisant état de la pratique de la course ont su étoffer et apporter des outils pertinents quant à la compréhension du fonctionnement de celle-ci. Des auteurs et des ouvrages phares de la discipline couvrent l'horizon de l'historiographie corsaire. On peut, par exemple, citer l'ouvrage de Salvatore Bono avec son *Les corsaires en Méditerranée*<sup>16</sup>. D'autres ouvrages de vulgarisation voient aussi le jour, notamment avec Jean Merrien qui publie en 2000 un ouvrage dressant un récit complet des corsaires du Moyen-Âge au XX<sup>e</sup> siècle en prenant en exemple plusieurs capitaines de ces époques<sup>17</sup>. On voit apparaître dans son chapitre consacré aux règnes de Louis XV et Louis XVI, Jean d'Albarade, Paul Jones ou encore Jean-Baptiste Royer<sup>18</sup>. Il est possible d'ajouter à cette liste le livre d'Alain Blondy<sup>19</sup>. Dans le savoir académique, on retrouve des petites parties sur la pratique de la course dans des livres qui traitent de l'histoire militaire de manière générale comme dans l'ouvrage de Hervé Dré villon et Olivier Wiewiorka<sup>20</sup>. Cependant, la thématique reste secondaire et ne s'inscrit que dans une perspective générale des évolutions de la guerre maritime au XVIII<sup>e</sup> siècle et pendant les guerres de Louis XIV. La guerre de course a aussi sa place dans certains atlas, comme celui publié par Olivier Aranda, Julien Guinand et Caroline Le Mao<sup>21</sup>. Ce type de conflit a l'avantage de se mêler non pas à une seule, mais à plusieurs disciplines. En effet, la guerre de course est une opération mercantile étroitement liée à la guerre<sup>22</sup>, mais possède aussi un aspect social et guerrier ancré. Dans les sources qui seront

---

<sup>15</sup> BUTI Gilbert, HRODEJ Philippe, *Histoire des pirates et des corsaires de l'Antiquité jusqu'à nos jours*, CNRS Édition, Paris, 2016, p. 291.

<sup>16</sup> BONO Salvatore, *Les corsaires en Méditerranée*, Paris, Paris-Méditerranée, 1998.

<sup>17</sup> MERRIEN Jean, *Histoire des Corsaires*, Saint-Malo, L'Ancre de Marine, 2000.

<sup>18</sup> *Ibid*, p.159.

<sup>19</sup> BLONDY Alain, *Pirates, corsaires et flibustiers*, Paris, Perrin, 2021.

<sup>20</sup> DRÉVILLON Hervé, WIEVIORKA Olivier, *Histoire militaire de la France, des Mérovingiens au Second Empire*, Volume 1, Paris, Perrin, 2018.

<sup>21</sup> ARANDA Olivier, GUINAND Julien, LE MAO Caroline, *Atlas des guerres à l'époque moderne : XVI<sup>e</sup>-XVII<sup>e</sup>-XVIII<sup>e</sup>*, Paris, Autrement, 2023.

<sup>22</sup> CARRIÈRE Charles, *Négociants marseillais au XVIII<sup>e</sup> siècle : contribution à l'étude des économies maritimes*, Volume I, Institut historique de Provence, 1973, p. 523.

présentées *a posteriori* dans cette introduction, la présence de combats navals lors de chasses menées par des corsaires n'est pas courante mais est tout de même présente :

Etant au parage de Carthagène 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 6 lieux au S. de Carthagène il a combattu pendant 3 heures avec un vaisseau anglais monté de 24 canons ayant eu le déposant 3 hommes tués et deux blessés<sup>23</sup>

Ici, le combat naval qu'a mené le corsaire a conduit à la mort de trois membres d'équipage et a fait deux blessés. Même si des conflits armés sont présents, la plupart des interactions entre chasseurs et chassés se déroulent sans effusion de sang<sup>24</sup>. On peut également mentionner les nombreux travaux de Gilbert Buti, spécialiste des économies maritimes et des sociétés littorales méditerranéennes. Ses recherches, menées notamment en collaboration avec Philippe Hrodej, portent sur la piraterie à l'époque moderne<sup>25</sup>, mais aussi sur les traites négrières en France méditerranéennes aux XVII<sup>e</sup>-XIX<sup>e</sup> siècles<sup>26</sup>, ainsi que sur l'élaboration d'outils lexicographiques consacrés aux corsaires et aux pirates<sup>27</sup>.

Cependant, parler de la ville de Marseille et l'associer à un sujet tel que la pratique de la course est délicat. Tout particulièrement lorsqu'il s'agit d'historiens spécialistes des affaires maritimes de la ville qui déclarent : « Les Provençaux, et particulièrement les Marseillais, n'avaient pas le tempérament combatif, ni les traditions des Dunkerquois et des Malouins »<sup>28</sup>. C'est ainsi que Paul Masson, historien incontournable du début du XX<sup>e</sup> siècle, définissait la pratique de la course à Marseille. Charles Carrière, en suivant la logique et les travaux de Paul Masson, définissait les Provençaux comme étant, avant toute chose, des commerçants et négociants, non des corsaires<sup>29</sup>. La thèse de Charles Carrière est un ouvrage de référence pour quiconque souhaiterait explorer le monde maritime marseillais. Dans celui-ci, l'auteur consacre

---

<sup>23</sup> AdBR 200 E 513 1757, folio. 268.

<sup>24</sup> GUILLOT Simon, « 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) », *Portail Dumas*, Histoire, 2024. URL : <https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-04711957v1>

<sup>25</sup> BUTI Gilbert, HRODEJ Philippe, *Histoire des pirates et des corsaires de l'Antiquité à nos jours*, Paris, CNRS Éditions, 2016.

<sup>26</sup> BUTI Gilbert, *Traites négrières en France méditerranéennes XVII<sup>e</sup>-XIX<sup>e</sup> siècle, trafic infâme et discours vertueux*, Paris, Éditions du Cerf, 2023.

<sup>27</sup> BUTI Gilbert, HRODEJ Philippe, *Dictionnaire des pirates et des corsaires*, Paris, CNRS édition, coll. « Biblis », 2021.

<sup>28</sup> MASSON Paul, *Levant XVIII<sup>e</sup> siècle*, p. 319.

<sup>29</sup> CARRIÈRE Charles, *Négociants marseillais au XVIII<sup>e</sup> siècle : contribution à l'étude des économies maritimes*, Volume I, Institut historique de Provence, 1973, p. 523 : « Les Provençaux n'étaient pas des corsaires ».

un chapitre entier à la pratique de la course à Marseille. Ainsi, dans ce chapitre qui leur est attribué, le constat est brut pour l'auteur : autant pendant la guerre de Succession d'Autriche (1740-1748) que pendant la guerre de Sept Ans (1756-1763), la course n'eut que peu d'importance. Dans la première guerre citée, elle n'a pas existé<sup>30</sup> ; dans la seconde, elle fut marginale et le début d'un désintéressement. Tandis que, pendant la guerre de Succession d'Espagne, deux cents négociants armaient cent quarante-six navires, pendant la guerre de Sept Ans, quatre cents négociants n'en armaient que quatre-vingt-douze<sup>31</sup>. Sans compter les ouvrages de Charles Carrière sur Marseille, l'historiographie corsaire à Marseille est très peu fournie. *A contrario*, d'autres ports largement considérés comme des ports de course voient leur historiographie fournie. On peut citer le port de Granville avec l'ouvrage incontournable de Michel Aumont<sup>32</sup> qui apporte une étude socioculturelle fine et intéressante. Il est aussi possible de citer les ports de Dunkerque, Calais, Boulogne avec l'ouvrage de Patrick Villiers<sup>33</sup>. Ici, il ne s'agit pas de citer tous les ports ponantais qui possèdent une historiographie corsaire chargée. Il s'agit de montrer, à l'image de la carte ci-après, que les ports levantins sont historiquement moins sujets à la pratique de la course que ceux de la côte Atlantique :

---

<sup>30</sup> *Ibid*, p. 528.

<sup>31</sup> *Ibid*, p. 531.

<sup>32</sup> AUMONT Michel, *Les corsaires de Granville, une culture du risque maritime (1688-1815)*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2013.

<sup>33</sup> VILLIERS Patrick, *Les corsaires du littoral : Dunkerque, Calais, Boulogne, de Philippe II à Louis XIV*, Villeneuve d'Ascq, Presses universitaires du Septentrion, 2020.

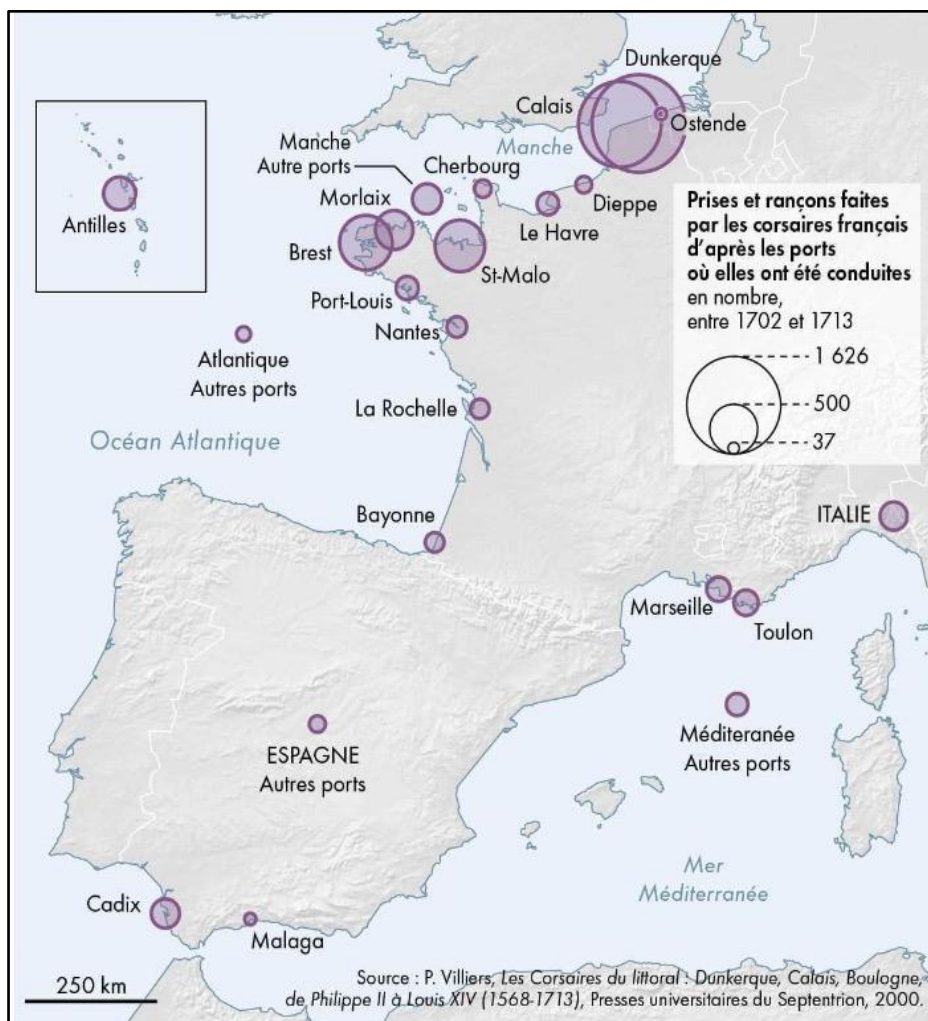


Figure 2 Prises et rançons faites par les corsaires français entre 1702 et 1713<sup>34</sup>

Bien que cette carte se concentre sur le début du XVIII<sup>e</sup>, le constat est tout de même clair, les ports méditerranéens sont bien moins importants que les grandes places corsaires du nord de la France. Cependant, il s'agit ici de tenter de faire ce que Charles Carrière n'a pas pu faire dans son travail : une étude de la course à Marseille.

La présente étude porte spécifiquement sur le port de Marseille, plus précisément sur la guerre de Sept Ans. Dans ce travail, il s'agira de montrer les tenants et les aboutissants d'une opération corsaire dans le port de la cité phocéenne, en partant de l'armement jusqu'à la vente de la cargaison de la prise effectuée par le corsaire. Pour ce faire, quelques termes sont à définir. Qu'est-ce que la course ? Qu'est-ce qu'un corsaire ? La course est une activité privée, conduite par des acteurs privés qui ont pour unique but le profit. Ce profit peut s'obtenir par la vente du

<sup>34</sup> ARANDA Olivier, GUINAND Julien, LE MAO Caroline, *Atlas des guerres à l'époque moderne : XVI<sup>e</sup>-XVII<sup>e</sup>-XVIII<sup>e</sup>*, Paris, Autrement, 2023.

butin capturé (navire ou marchandises) ou la rançon (de l'équipage capturé par exemple) ou par le biais d'autres actions<sup>35</sup>. Cette entreprise est règlementée par l'État, ce qui la distingue de la piraterie. Le corsaire est celui qui met en pratique ladite activité. Il commande le navire armé et financé par le particulier. Il effectue cette pratique sous les couleurs du Royaume ou de l'entité politique à laquelle il appartient. Il est en droit d'agir légalement lorsqu'un représentant de l'État lui fournit une autorisation, comme une lettre de marque ou de commission en guerre présentée à l'ennemi en cas de prise<sup>36</sup>. Afin de réaliser notre étude sur la ville de Marseille, plusieurs types de sources ont été choisies. Dans un premier lieu, les archives notariales et plus précisément les registres du notaire François Bègue qui a exercé sa profession de 1749 à 1773<sup>37</sup>. Même si sa date de prise de fonction est indiquée à 1749, il est tout à fait possible de penser que François Bègue exerçait déjà le métier de notaire avant cette année-là. Dans ces registres, il a été possible de traquer tous les types d'affaires maritimes auxquelles étaient attachés des corsaires ou alors des membres d'équipage desdits corsaires. En effet, le notaire occupe une place importante sous l'Ancien Régime. C'est lui qui rédige les actes qui donnent une preuve solide aux engagements juridiques. On repère dans les sources plusieurs types de déclarations reliées aux corsaires ou à leurs membres d'équipage. Les voici : « procuration », « quittance », « testament », « déclaration de prise », « transport ». L'étude de ces registres permet donc au chercheur de reconstituer avec précision les acteurs de la course, leurs stratégies patrimoniales, leurs positions sociales ou leurs réseaux. Afin de comprendre comment s'organise une telle source, voici comment celle-ci se présente :

---

<sup>35</sup>*Ibid.*

<sup>36</sup> BUTI Gilbert, HRODEJ Philippe, *Histoire des pirates et des corsaires, de l'Antiquité à nos jours*, CNRS Éditions, Paris, 2016, p. 11.

<sup>37</sup> GAFFURI Isabelle, LAFÉ Félix, REYRE Nathalie, *Notariat des Bouches-du-Rhône, état sommaire par étude et index général*, Marseille, Archives départementales des Bouches-du-Rhône, 2024, p. 63.

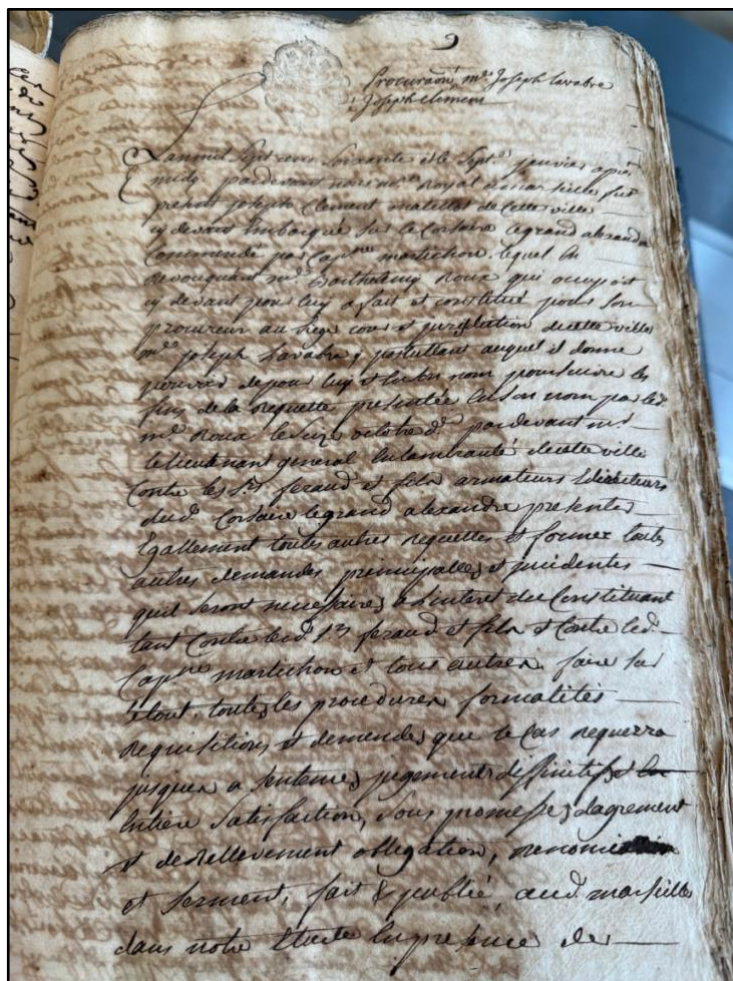


Figure 3 Photographie du folio n°9<sup>38</sup>

Dans le bandeau en haut de la déposition, le notaire écrit le type de déposition ainsi que les personnes concernées par celle-ci. Ici, c'est une « Procuration » de « Monsieur Joseph Lavabre et Joseph Clément ». Quand celui-ci commence à rédiger, il note la date de la déposition, puis mentionne les déposants et leurs fonctions. Dans les dépositions qui sont traitées par François Bègue, celui-ci nomme toujours le rôle du déposant sur le navire concerné. Ici, il met en avant le rôle de « matelot » Joseph Clément sur le « chébec *Le Grand Alexandre* commandé par le capitaine Martichou ». Quand les acteurs sont nommés, le contenu de la déposition est alors rédigé par le notaire. C'est ce contenu qui permet au chercheur de saisir le sens du passage chez le notaire d'un matelot ou d'un autre personnage du navire corsaire.

Ensuite, la deuxième source sur laquelle porte le travail est celle de l'intendance sanitaire. Dans un précédent travail de recherche, la source de l'intendance sanitaire Marseille

<sup>38</sup> AdBR, 9 B 6, 9.

fut largement présentée et passée en revue<sup>39</sup>. Ce système de contrôle d'entrée des navires a été instauré dès le XVII<sup>e</sup> siècle pour contrôler l'état sanitaire des navires qui entraient dans le port. L'instauration d'un tel système est commune à toute l'Europe du XVIII<sup>e</sup> et est nécessaire au bon fonctionnement des interfaces maritimes. Les navires qui rentrent dans un port, celui de Marseille en l'occurrence, sont munis de « patentes de santé »<sup>40</sup> qui leur sont distribuées dans leur port de provenance et qu'ils présentent à l'intendance sanitaire du port où ils arrivent. La patente peut avoir plusieurs états : « nette » quand la santé du navire est « bonne sur l'échelle », « touchée » quand les alentours sont contaminés, ou « brute » quand le port concerné est directement touché<sup>41</sup>. Quand le bâtiment entre dans le port, qu'il soit militaire, marchand ou corsaire, il est premièrement présenté à l'intendance sanitaire. Ayant effectué ceci, la durée de quarantaine du personnel du navire en question dépend de l'état de sa patente de santé. 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*<sup>42</sup> et les *contacts directs interdits*. Le contrôle sanitaire en Provence est beaucoup plus resserré après la catastrophe sanitaire qui eut lieu en 1720 dans la ville<sup>43</sup>. On observe qu'au XVIII<sup>e</sup> siècle, dans le port de Marseille, plus de deux-cent-mille bâtiments de tous types ont été enregistrés comme entrant dans le port, et uniquement soixante-seize infractions ont été répertoriées<sup>44</sup>. Cependant, la probabilité que deux à trois fois plus de délits aient été commis n'est pas à exclure, bien que ceux-ci soient probablement plus légers. De fait, la source reste d'une grande fiabilité. Les quatre intendants sanitaires décrivent donc avec grande précision ce que le déposant<sup>45</sup> rapporte de sa croisière. On retrouve dans la déposition : la date d'arrivée du capitaine, son nom, le nom de son bâtiment, le lieu d'où il débute sa croisière<sup>46</sup> ainsi que le trajet qu'il effectue. Ces informations-là furent capitales pour retrouver dans les registres notariaux de François Bègue des personnes ayant un point commun

---

<sup>39</sup> GUILLOT Simon, « 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) », *Portail Dumas*, Histoire, 2024. URL : <https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-04711957v1>

<sup>40</sup> PANZAC Daniel, « Crime Ou Délit ? La Législation Sanitaire En Provence Au XVIII<sup>e</sup> siècle. » *Revue Historique*, vol. 275, no. 1 (557), 1986, p 4. *JSTOR*, <http://www.jstor.org/stable/40954342>.

<sup>41</sup> *Ibid.*

<sup>42</sup> Lieu où les équipages effectuent leur quarantaine.

<sup>43</sup> BIRABEN Jean-Noël, DUTOUR Olivier, SÉGUY Isabelle, SIGNOLI Michel : « Paléodémographie et démographie historique en contexte épidémique : la peste en Provence au XVIII<sup>e</sup> siècle. » Dans *Population*, 57<sup>e</sup> année, n°6, 2002. pp. 821-847. URL : [https://www.persee.fr/doc/pop\\_0032-4663\\_2002\\_num\\_57\\_6\\_7371](https://www.persee.fr/doc/pop_0032-4663_2002_num_57_6_7371)

<sup>44</sup> PANZAC Daniel, « Crime Ou Délit ? La Législation Sanitaire En Provence Au XVIII<sup>e</sup> siècle. » *Revue Historique*, vol. 275, no. 1 (557), 1986, p 31. *JSTOR*, <http://www.jstor.org/stable/40954342>.

<sup>45</sup> Le déposant est, dans la très grande majorité des cas, le capitaine du navire.

<sup>46</sup> 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.

avec celles passées par l'intendance sanitaire. Afin de comprendre comment la source se présente, prenons l'exemple de la déposition concernant François Brémont, capitaine corsaire de la barque *L'Heureuse Thérèse* :

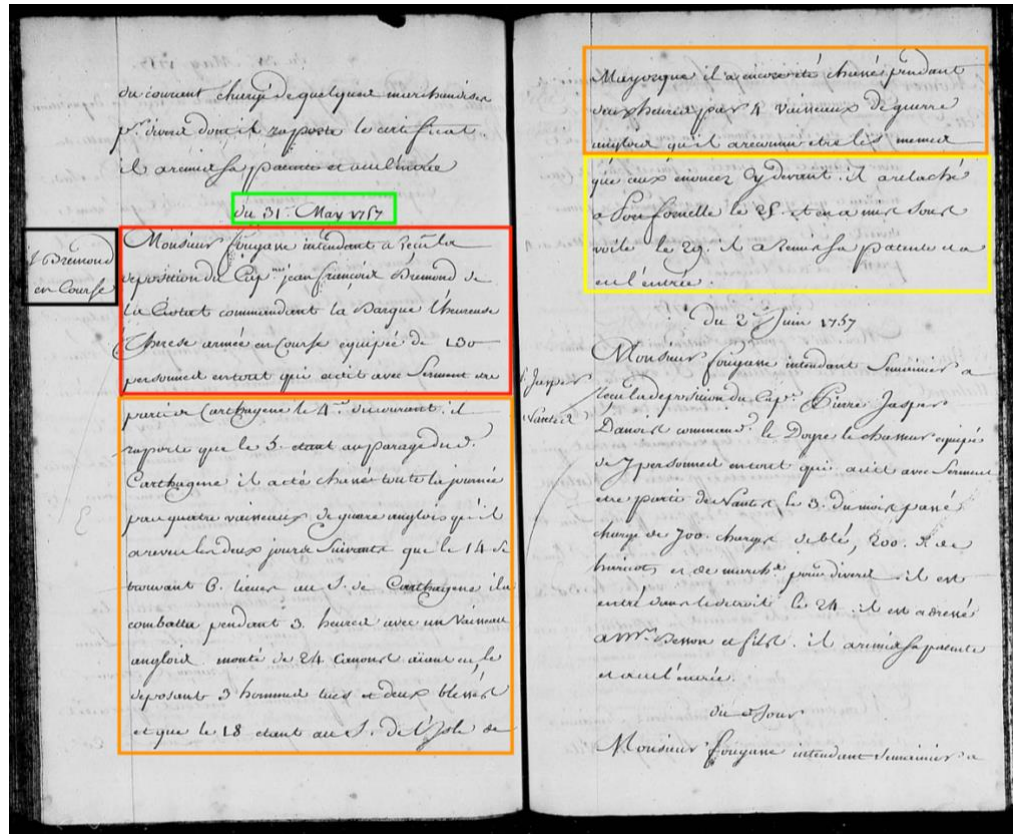


Figure 4 Extrait de la déposition du 31 mai 1757

La déposition d'un corsaire s'articule donc en trois parties distinctes. Dans un premier lieu, l'intendant qui prend en charge la déposition donne les informations relatives au capitaine du navire (encadrement rouge) :

Monsieur Fougasse intendant a reçu la déposition du capitaine Jean-François Brémont de La Ciotat commandant la barque l'Heureuse Thérèse armée en course équipée de 130 personnes en tout <sup>47</sup>

Cela étant fait, le contenu de la déposition est délivré (encadrement orange). Le capitaine corsaire donne tous les événements qui se sont déroulés au cours de sa croisière. Par exemple, sa rencontre avec quatre vaisseaux de guerre anglais, le nombre de morts et de blessés qu'il a eus à la suite du combat avec les Anglais, les chasses qu'il a pu subir. Dans d'autres dépositions,

<sup>47</sup> AdBR, 200 E 513, 1757, folio. 268.

les capitaines peuvent mentionner les autres capitaines qu'ils ont croisés, les navires qu'ils ont aperçus ou encore dans quel port ils ont relâché. Les intendants peuvent donc savoir avec quels bâtiments le navire en question a été en contact direct ou indirect.

Après avoir démontré l'intérêt et le rôle qu'occupe la source de l'intendance sanitaire dans ce travail de recherche, il convient de redéfinir la place de celle-ci dans ce travail. Cette source y occupe une place capitale puisqu'elle apporte des informations cruciales pour la guerre de Sept Ans. Elle permet aussi d'établir un lien entre les registres notariaux de François Bègue et les dépositions relevées par les intendants. Ce tandem de sources primaires nous offre l'opportunité de voir la pratique de la course à Marseille sous plusieurs angles qui seront développés plus tard dans l'argumentation. Enfin, la dernière source à notre disposition, sont les commissions « d'armement en course et en marchandises ». Il s'agit-là d'autorisations données par l'Amirauté<sup>48</sup> à certains navires du port de Marseille. Ces autorisations sont délivrées au début ou peu avant le début d'un conflit armé. Elles ont pour but premier de donner la possibilité à des vaisseaux marchands de se défendre en cas d'agression ennemie, ou alors de s'emparer d'une embarcation adverse si celle-ci bat le pavillon de l'ennemi de l'État<sup>49</sup>.

Même si Marseille peut être considéré comme un port de course secondaire en comparaison de Dunkerque ou Granville, les activités qui sont liées à la course en temps de guerre sont tout de même présentes dans la ville. Dès lors, il est possible de se demander : Comment la ville de Marseille organise-t-elle concrètement des opérations corsaires au XVIII<sup>e</sup> siècle ? Que révèle cette activité sur son économie, sa pratique de la course, ses réseaux maritimes et son attractivité en temps de guerre ?

Afin de répondre à cette problématique, nous analyserons les conditions d'organisation de la course dans la cité phocéenne, en s'intéressant aux acteurs de l'armement, aux types de navires employés ainsi qu'à la composition des équipages. Dans un second temps, l'attention sera portée sur la manière de mener une opération corsaire, à travers l'étude des itinéraires suivis, des cibles privilégiées et des pratiques adoptées par les capitaines face aux contraintes du conflit. Enfin, une troisième partie s'attachera à comprendre comment s'achève la course, en suivant le parcours des

---

<sup>48</sup> BUTI Gilbert, HRODEJ Philippe, *Dictionnaire des corsaires et des pirates*, CNRS Éditions, Paris, 2013

<sup>49</sup> BUTI Gilbert, « Entre guerre et marchandise. Commissions et lettres de marque délivrées à Marseille au temps de Louis XIV. » Bartolotti Fabien ; Buti Gilbert ; Daumalin Xavier ; Raveux Olivier. *Les outils de l'activité portuaire maritime en Europe méditerranéenne et atlantique, XVII<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècles*, Presses Universitaires de Provence, pp. 257-272, 2021, 9791032003206. hal-03571895

prises depuis leur arrivée au port jusqu'à leur liquidation judiciaire et notariale, avant d'interroger les retombées économiques et mémorielles de cette activité pour Marseille.

# **I. Organiser la guerre de course à Marseille : armements, hommes, bâtiments**

Afin de pouvoir comprendre la guerre de course à Marseille, il faut d'abord analyser et examiner l'ensemble des structures et des acteurs qui la rendent possible. Il convient ainsi d'examiner les modalités de l'armement en course, en identifiant les protagonistes impliqués dans cette activité et en évaluant, à partir des sources disponibles, les formes d'organisation mises en œuvre. De cette analyse en découle une autre : celle de la composition des équipages des corsaires. Élément central dans l'efficacité d'un bâtiment corsaire. Il s'agit donc de savoir quels sont les différents rôles attribués au personnel sur une embarcation corsaire, mais aussi de déterminer leur origine et le profil des hommes embarqués pour chasser en mer Méditerranée. Enfin, dans un dernier temps, cette partie de l'argumentation se porte aussi sur les types des bâtiments mobilisés pour la course et sur leur adéquation aux objectifs poursuivis par les différents acteurs responsables de cette activité.

## **A. Qui pour armer les navires ? Acteurs économiques et sociaux de la course**

### *1. Les réseaux locaux et dynamiques familiales à Marseille*

Afin d'entamer la partie qui concerne l'armement des navires destinés à la course, il est plus simple de débiter la réflexion par ce qui a été le plus compliqué à repérer dans les sources à disposition dans ce mémoire : les dynamiques familiales. Dans certaines villes portuaires de France, nids à corsaires ou simples ports d'armement ou de pêche, quelques familles se distinguent pour la course. On peut par exemple penser à la famille Boissard à Granville<sup>50</sup>. Pour cette étude, il paraît très compliqué, voire impossible, de définir le rôle influent d'une famille fortunée qui se verrait être la fameuse tête de pont dans la course marseillaise. En effet, les registres du notaire François Bègue, un notaire dont les registres sont fournis de documents concernant les équipages des corsaires mais aussi les corsaires eux-mêmes, ne permettent pas, sur une si courte période, d'identifier ces familles avec précision. Cependant, il est tout de même possible de repérer certaines dynamiques en croisant les registres de l'intendance sanitaire ainsi que les minutes du notaire précédemment cité.

---

<sup>50</sup> AUMONT Michel, *op. cit.*, p. 214.

Par exemple, il est possible de mentionner la famille Audibert, qui, d'après les registres, est une famille de négociants. Les différentes affaires réglées chez le notaire nous permettent d'en apprendre plus sur la ou les professions exercées dans la famille Audibert. Dans cette « quittance et accord » produite chez le notaire, on apprend que Joseph Audibert est un marchand drapier de Marseille en 1758.

Par devant la royale a Marseille fut présent Nicolas Rian maçon de cette ville lequel a confessé avoir reçu de Joseph Audibert marchand drapier de cette ville présent stipulant la somme de sept cent sept livres deux sols par cy devant en argent comptant en plusieurs et diverses fois tous aquits inclus et de nulle valeur pour reste et entier paiement.<sup>51</sup>

De fait, ces différentes dépositions où des membres de la famille Audibert apparaissent nous permettent alors de retracer les activités familiales à l'échelle locale. Gilbert Buti présente les frères Joseph et Georges Audibert comme d'influents marchands marseillais ayant des affaires en Métropole mais aussi dans les colonies<sup>52</sup>. La course étant étroitement liée à l'activité économique, il n'est pas du tout étonnant de voir des familles marchandes telle que la famille Audibert s'y atteler, soit en tant qu'armateur de navires, ou alors en tant que capitaine, voire subordonné. Sur l'enregistrement de la prise de la polacre *La Vierge de la Conception* on observe que le profit de la prise revient à François Audibert, alors capitaine de *La Sainte-Thérèse* :

Enregistrement de jugement rendu par monseigneur l'amiral qui déclare de bonne prise la polacre appelée la Cherefe ou la Vierge de la Conception commandée par Dominique Martinelli.

Louis-Jean Marie de Bourbon duc de Penthiere amiral de France vu pour nous la procédure faite par les affaires de l'amirauté de Marseille sur la prise de la polacre la Sainte Thérèse ou la Vierge de la Conception capitaine Dominique Martinelli de Malte contenant le rapport du 10 septembre de l'année fait par Joseph Pons Capitaine de prise sur le corsaire la Sainte-Thérèse commandé par François Audibert<sup>53</sup>

Cette prise fut faite en 1748, pendant la guerre de Succession d'Autriche. Une telle donnée nous permet de savoir que la famille Audibert, en plus d'être une famille marchande influente dans la cité phocéenne, diversifie ses activités en temps de guerre pour se tourner vers

---

<sup>51</sup> AdBR, 353 E 162, 1758, folio. 655-666v.

<sup>52</sup> BUTI Gilbert, « Entre Levant et Ponant : d'une compagnie l'autre ». Dans *Chaînes et maillons du commerce*, édité par Gilbert Buti, Olivier Raveux, et Anne Montenach. Aix-en-Provence, Presses universitaires de Provence, 2023. <https://doi.org/10.4000/books.pup.66661>.

<sup>53</sup> AdBR, 9 B 6, folio. 1051.

la course. Bien sûr, les traces de membres de la famille Audibert sur des embarcations corsaires sont aussi présentes pendant la guerre de Sept Ans. Par exemple, Pierre Cezar Audibert<sup>54</sup> fut capitaine en second sur le brigantin *Le Furet*, commandé par le capitaine Henry Decampis :

Monsieur Roux intendant semainier a reçu la déposition du S. Pierre Cezar Audibert de la Seine capitaine en second du brigantin le Furet armé en course commandé par le Capitaine Henry Decampis.<sup>55</sup>

On retrouve aussi François Audibert en 1762. En effet, alors capitaine du brigantin *L'Aimable Chérif*, il parvient à capturer trois vaisseaux hollandais et livre ensuite bataille contre un corsaire anglais pendant près d'une heure :

Monsieur Mivier intendant semainier a reçu la déposition du Capitaine François Audibert de la Seine commandant le brigantin l'Aimable Thérèse armée en course équipée de 77 personnes en tout qui a dit avec serment (...) il a conduit a Mahon un vaisseau hollandais qui avait chargé en angleterre (...) il a rencontré un vaisseau corsaire anglais monté de 18 canons avec lequel il a combattu pendant une guerre et qui dans le cours de sa croisière il a rencontré et arrêté deux autres vaisseaux hollandais venant d'Angleterre qu'il a envoyé en cette ville, il a remis sa patente.<sup>56</sup>

Il est fortement probable que d'autres familles négociantes et commerçantes de Marseille effectuent les mêmes actions que la famille Audibert.

Il n'est pas possible de savoir si le capitaine est aussi l'armateur du navire. La famille Audibert étant une famille très influente de la ville de Marseille, on peut supposer qu'elle détient la moitié, ou une part conséquente de l'embarcation. Il est aussi possible d'observer que les familles marseillaises ne sont pas les seules à armer et à participer à la course pendant la guerre de Sept Ans. En effet, la famille Olive, formée de négociants de Martigues, possède elle aussi une embarcation qui croise en Méditerranée en quête de prise. En effet, le 14 février 1756, Jean Olive obtient une autorisation pour armer en course et en marchandises<sup>57</sup>. De fait, il peut donc, si l'occasion se présente, accaparer pour son propre compte et celui de son équipage une embarcation ennemie. C'est exactement ce qu'il se produit le 12 avril 1757 :

---

<sup>54</sup> Aucune information ne nous permet de savoir s'il s'agit là d'un membre de la même famille. Nous émettons l'hypothèse que cela soit le cas.

<sup>55</sup> *Ibid*, 200 E 513, 1757, folio. 299.

<sup>56</sup> *Ibid*, 200 E 518, 1762, folio. 2-3.

<sup>57</sup> *Ibid*, 9 B 6, folio. 1339.

Monsieur Samation intendant semainier a reçu la déposition du S. Jean Olive fils de Martigues lieutenant de la Barque la Marie Diligente commandé par le Capitaine Jean Olive son père armé en course et en marchandises lequel a dit avec serment qu'au Levant l a rencontré le 12 avril a 6 lieues au Sud de Malte le Se, au la Anne Betine Capitaine Ferrite anglais venant d'Ancone (...) duquel le capitaine Jean Olive père s'étant emparé il l'a conduit a Malte ou il est arrivé le meme 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 commandé par Monsieur de Grammon. Il a relaché a La Ciotat le 9 et en est parti hier il a remis sa patente et exhibé l'ordre de 5 passagers.<sup>58</sup>

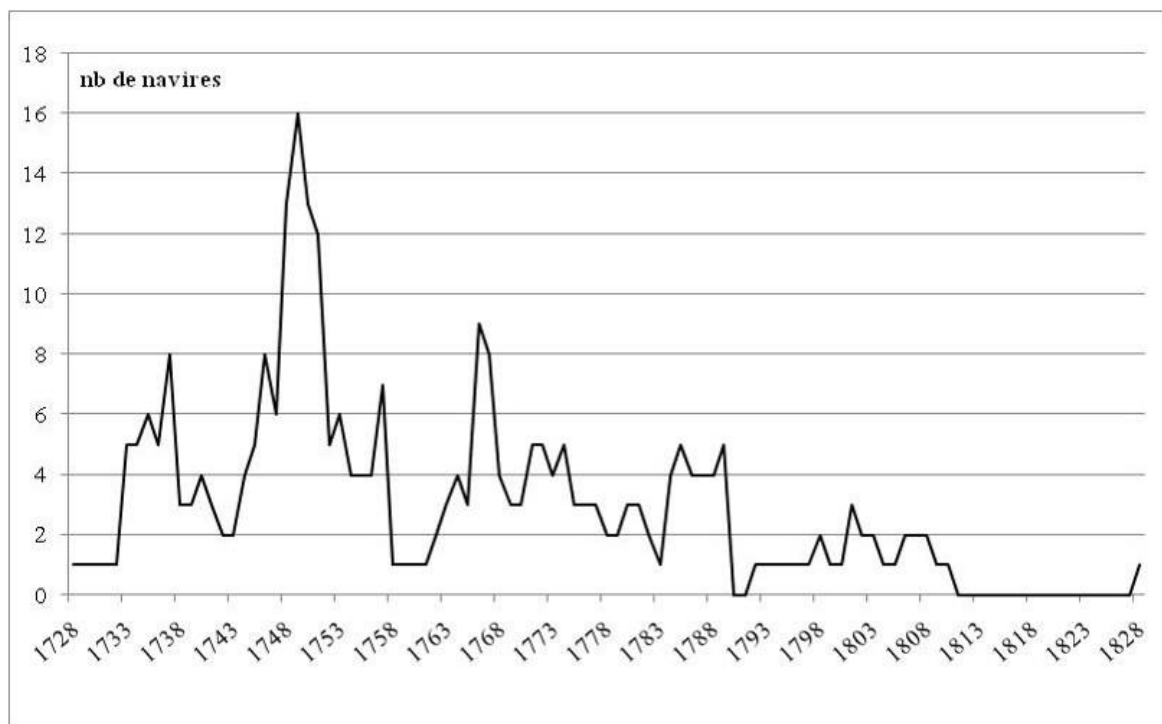
Comme pour l'embarcation de François Audibert, il est impossible de déterminer uniquement par une déposition chez le notaire ou par une déposition de l'intendance sanitaire si le capitaine Olive a armé son navire seul, ou avec d'autres négociants de Martigues ou de Marseille. Le fait est que certaines familles des alentours s'engagent dans l'armement et dans les assurances maritimes.

La famille Roux, l'une des familles les plus influentes de Marseille au XVIII<sup>e</sup> siècle, a développé en même temps que ses affaires commerciales une activité d'armement et d'assurance maritime. De manière générale, ils arment tous types de bâtiments attachés à la flotte de Marseille (tartane, barque, brigantin, corvette, chebek, goélette, senau, polacre, pinque, senau, vaisseau, navire)<sup>59</sup>.

---

<sup>58</sup> *Ibid*, 200 E 514, 1758, folio. 11-12.

<sup>59</sup> BUTI Gilbert, "Une maison de négoce à Marseille au XVIII<sup>e</sup> siècle : les Roux frères", *Patrimoines du Sud* [En ligne], 13 | 2021, En ligne depuis le 1<sup>er</sup> mars 2021. URL: <http://journals.openedition.org/pds/6234>; DOI: <https://doi.org/10.4000/pds.6234>



**Graphique 1 : Participation de la maison Roux à l'armement de navires de commerce, (d'après ACCIAMP, L. IX. 1071 à 1084. Dossiers de navires, 1740-1828)<sup>60</sup>**

Il est aussi possible de remarquer que les Roux arment des navires en course pendant la guerre de Sept Ans. Le tableau présenté par Gilbert Buti, qui recense l'armement des navires entre 1740 et 1828, permet d'identifier avec précision les dynamiques maritimes à l'œuvre. Ici, l'analyse se concentre plus spécifiquement sur la période de la guerre de Sept Ans, où l'on remarque une nette chute de l'armement des navires de commerce. Pourtant, dans les registres de l'intendance sanitaire et dans les minutes notariales du notaire François Bègue, on remarque que l'armement en course fait aussi partie des investissements de la famille Roux. Pour eux, les navires ne sont pas directement commandés par un membre de la famille comme on a pu le voir pour la famille Audibert. Les Roux ont avec eux des capitaines, voire des dynasties de marins qui les servent fidèlement comme la famille Icard ou les Brunet de La Ciotat. Dans les sources qui ont pu être analysées pour ce travail, aucune trace des Brunet ne figure en tant que membre d'un équipage corsaire<sup>61</sup>. L'exception figure le 21 décembre 1753 où Jean Brunet reçoit une

<sup>60</sup> *Ibid.*

<sup>61</sup> Il est possible que certaines prises aient été conduites vers un autre port. Dans cette hypothèse, la présence des Brunet pourrait être vérifiée au SHD de Toulon grâce au registre des classes. Il en va de même pour la famille Icard.

commission d'armement en course et en marchandises<sup>62</sup>. En revanche, la famille Icard fait plusieurs apparitions comme le démontre le tableau ci-dessous.

| Source                              | Année(s)          | Nombre d'occurrences | Types d'acte ou mentions              | Nom                  | Fonction ou rôle |
|-------------------------------------|-------------------|----------------------|---------------------------------------|----------------------|------------------|
| Registre de l'Amirauté de Marseille | 16 septembre 1755 | 1                    | Armement en course et en marchandises | Louis-Augustin Icard | Capitaine        |
| Minutes notariales                  | 3 mars 1757       | 1                    | Procuration                           | Antoine Icard        | Capitaine        |
| Registres de l'intendance sanitaire | /                 | /                    | /                                     | /                    | /                |

**Tableau 1 : Fréquence des apparitions de la famille Icard dans les sources (1755-1763)**

Sources : AdBR 200 E 512-519, AdBR 9 B 6, AdBR 353 E 160-167.

Il est donc possible de penser que, sur ces deux embarcations, qu'elles soient un armement en course ou un armement en course et en marchandises, que la famille Roux ait pu participer aux armements de celles-ci. Cependant, le constat que nous venons de poser n'est qu'une hypothèse et nous ne savons pas avec certitude si la famille Roux a armé ces navires. Cependant, un autre Roux s'inscrit dans cette dynamique d'armement. En effet, il est admis que Georges Roux dit « Le Corse », qui n'a aucun rapport avec la famille Roux citée précédemment, se voit attribuer dix des quatre-vingt-douze commissions en guerre ; ce qui témoigne de son rôle significatif dans l'activité corsaire de la ville<sup>63</sup>. De plus, certains des navires mentionnés par Gilbert Buti figurent dans les registres de l'intendance sanitaire entre 1756 et 1762.

<sup>62</sup> AdBR, 9 B 6, folio 1285.

<sup>63</sup> BUTI Gilbert, HRODEJ Philippe, *op. cit.*, p. 516.

| Type d'embarcation | Nom de l'embarcation           | Capitaine mentionné par Gilbert Buti | Nombre de prises | Date des prises   |
|--------------------|--------------------------------|--------------------------------------|------------------|---|
| Vaisseau           | <i>Le Télémaque</i>            | Félix de Contrepoint                 | 3                | 31 janvier 1757 <sup>64</sup><br>23 février 1757 <sup>65</sup><br>28 février 1757 <sup>66</sup> |
| Vaisseau           | <i>Marie-Désirée-Marseille</i> | Charles Poulhariez                   | 1                | 18 décembre 1756 <sup>67</sup>  |
| Brigantin          | <i>L'Heureuse Thérèse</i>      | Pierre Pellogien                     | 1                | 14 septembre 1756 <sup>68</sup>   |
| Senau              | <i>Amitié</i>                  | Derue                                | Non mentionné    | Non mentionné   |
| Vaisseau           | <i>Bien-Aimé</i>               | Honoré Amphoux puis Louis Simon      | 2                | 4 août 1756 <sup>69</sup><br>3 septembre 1756 <sup>70</sup>                                     |
| Vaisseau           | <i>Le Paroly</i>               | Élie Darne                           | Non mentionné    | Non mentionné   |
| Frégate            | <i>La Modeste</i>              | Louis André puis Louis Simon         | Non mentionné    | Non mentionné   |
| Frégate            | <i>La Constance</i>            | Étienne-Balthazar Hugues             | 1                | 13 mars 1758 <sup>71</sup>  |
| Brigantin          | <i>Le Modeste du Cap</i>       | Benoît Tournel                       | Non mentionné    | Non mentionné   |
| Vaisseau           | <i>La Coquette</i>             | Bruny puis Mille                     | 1                | 14 mars 1762 <sup>72</sup>  |

**Tableau 2 : Les différents armements de Georges Roux ainsi que les prises effectuées (1756-1763) (sources : Gilbert Buti)**

Sources : AdBR 200 E 512-519, Gilbert Buti

On observe donc dans le tableau ci-dessus que quatre des bâtiments cités dans l'ouvrage de Gilbert Buti n'apparaissent pas dans les registres de l'intendance sanitaire. Il s'agit de : *La Modeste du Cap*, *La Modeste*, *Le Paroly* et *L'Amitié*. Pour rappel, l'intendance sanitaire est un passage obligé pour chaque navire entrant dans le port de Marseille et donc pour chaque

<sup>64</sup> AdBR, 200 E 513, folio 33.

<sup>65</sup> *Ibid*, folio 75-76.

<sup>66</sup> *Ibid*, folio. 81.

<sup>67</sup> *Ibid*, 200 E 512, folio. 579.

<sup>68</sup> *Ibid*, folio. 437.

<sup>69</sup> *Ibid*, folio. 364.

<sup>70</sup> *Ibid*, folio. 413-414.

<sup>71</sup> *Ibid*, 200 E 514, folio. 109-110.

<sup>72</sup> *Ibid*, 200 E 518, folio. 100-112.

corsaire souhaitant ramener une ou plusieurs prises au port. Néanmoins, il faut toujours envisager la possibilité que certains corsaires aient pu écouler leurs marchandises à l'extérieur de Marseille. Selon Gilbert Buti, Georges Roux dit « Le Corse » en aurait réalisé trente-huit, dont seuls dix nous apparaissent dans les registres de l'Intendance sanitaire. Les vingt-huit restantes ne sont donc actuellement pas localisées dans les sources utilisées pour ce mémoire.

Bien qu'il ait été possible de constater l'implication de certaines familles négociantes dans une dynamique collective d'armement, il convient désormais de s'interroger plus précisément sur l'identité des armateurs eux-mêmes.

## 2. *Armateurs privés, marchands et négociants : profils et motivations*

Dans un premier temps, revenons brièvement sur le terme d'« armateur ». En effet, à Marseille, celui-ci est le plus souvent nommé « directeur », « procureur », ou encore « Messieurs les intéressés »<sup>73</sup>.

Si la guerre de course repose techniquement sur des navires armés pour frapper le commerce ennemi, elle ne peut fonctionner sans l'appui d'un tissu d'acteurs économiques civils puissants qui permet de supporter les activités liées à celle-ci. Derrière les capitaines et le reste de l'équipage se trouve la partie la plus importante de la course, celle de l'armement ainsi que de la « mise-hors » du bâtiment. Une part importante des opérations provient du monde marchand allant de réseaux d'investisseurs fortunés à des petits notables en passant par des négociants et commerçants<sup>74</sup>. Ces figures de l'économie portuaire voient dans la course un levier économique avantageux, temporaire et potentiellement rentable, mais cependant très dangereux. L'armement en course est donc le fruit d'un faisceau d'intérêts variés : économiques, sociaux, familiaux (comme vu précédemment) ou politiques.

Dans les sources consultées pour effectuer ce travail, plusieurs types d'armateurs émergent. En effet, certains sont de puissants négociants qui peuvent déléguer les actions de commandement, d'autres sont capitaines des embarcations qu'ils arment. Les minutes notariales de François Bègue de 1756 à 1763 ont permis à cette étude d'établir des statistiques concernant le nombre hypothétique d'armateurs corsaires présents à Marseille, ainsi que leur profession.

---

<sup>73</sup> BROMLEY John Selwyn, « Projets et contrats d'armement en course marseillais 1705-1712. » *Revue d'histoire Économique et Sociale*, vol. 50, no. 1, 1972, pp. 74–109. URL : <http://www.jstor.org/stable/24084355>

<sup>74</sup> *Ibidem*.

| Nom de l'armateur    | Profession | Rôle sur le navire           | Type d'embarcation | Nom de l'embarcation        | Personnel embarqué | Date de l'acte  |
|----------------------|------------|------------------------------|--------------------|-----------------------------|--------------------|-----------------|
| Jean Olive           | Commerçant | Capitaine                    | Barque             | <i>La Marie Diligente</i>   | ?                  | 14 février 1756 |
| Antoine Icard        | ?          | Capitaine                    | Polacre            | <i>La Magdelaine</i>        | ?                  | 3 mars 1757     |
| Claude Durrand       | Huissier   | Aucun                        | Pinque             | <i>La Vierge du Rosaire</i> | ?                  | 16 mars 1757    |
| Jean Sicard          | ?          | Capitaine                    | Tartane            | <i>Saint Jean-Baptiste</i>  | ?                  | 5 juillet 1758  |
| Antoine Martichou    | ?          | Capitaine du Grand Alexandre | Tartane            | <i>Sainte Dominique</i>     | ?                  | 30 mars 1759    |
| Louis Michel         | ?          | Capitaine                    | Tartane            | <i>Sainte Dominique</i>     | ?                  | 17 mai 1759     |
| Monsieur Féraud Père | ?          | Aucun                        | Vaisseau           | <i>Le Grand Alexandre</i>   | 160                | 7 janvier 1760  |
| Monsieur Féraud Fils | ?          | Aucun                        | Vaisseau           | <i>Le Grand Alexandre</i>   | 160                | 7 janvier 1760  |
| Emmanuel Mathieu     | Négociant  | Aucun                        | Barque             | <i>L'Hirondelle</i>         | 70                 | 14 mars 1760    |

**Tableau 3: Synthèse des armateurs recensés dans les minutes de François Bègue (1756-1763)**

Sources : AdBR 353 E 160-167

Le tableau ci-dessus, bien qu'incomplet, met quelque peu en lumière la diversité des professions qui arment les navires ainsi que la variété des embarcations armées en course. Au moment de construire ce tableau à partir des minutes notariales, les contrats d'armements manquaient. Cependant, par le biais d'autres dépositions (procurations, cessions, quittances), il a été possible d'observer les mentions « d'armateurs » indiquant clairement que les personnes concernées possédaient le navire, ou alors une part de celui-ci. Prenons un exemple :

Fut présent Joseph Clément matelot de cette ville ci-devant embarqué sur le corsaire le Grand Alexandre commandé par Capitaine Martichou lequel en révoquant M. Barthélémy Roux qui occupait ci-devant pour lui a fait et constitué pour son procureur au siège cour et juridiction de cette ville Joseph Lavabre postulant auquel il donne pouvoir de pour lui et en son nom poursuivre les fins de la requête présentée en son nom par Monsieur Roux le seize octobre par devant monsieur le lieutenant général de l'amirauté de cette ville contre les sieurs Feraud et fils, armateur du corsaire le Grand Alexandre.<sup>75</sup>

Dans cette déposition qui est une procuration faite le 7 janvier 1760, on remarque clairement la mention de la famille Féraud comme étant l'armateur de l'embarcation concernée. Ce sont ces types de mentions qui nous ont donc permis d'établir certains points mentionnés au préalable, comme celui de la diversité dans la fonction d'armateur. Une question qui serait légitime à poser serait la suivante : l'armement est-il tout aussi diversifié dans les autres villes côtières de France, que ce soit sur le bord de l'Atlantique, de la Manche ou de la Méditerranée ?

Si l'on prend l'exemple du port de Granville, les différences avec Marseille sont frappantes. En effet, celui-ci est bien moins riche que la cité phocéenne. En conséquence, l'armement se voit beaucoup plus diversifié à Granville qu'à Marseille, la raison est simple : le manque de capitaux. En effet, si à Marseille le maximum de la division des parts de navire est de 1/24, à Granville celle-ci peut atteindre 1/64. De fait, le manque de puissance financière du port normand est mis en avant ici, contraint de diviser ses parts pour réunir suffisamment de capitaux<sup>76</sup>. La diversification de l'armement peut aussi s'observer dans le fait que des institutions se risquent parfois à la course. L'historiographie évoque que la Chambre de commerce marseillaise arme en course quelques-uns des bâtiments armés en course<sup>77</sup>. Toutefois, il n'a pas été possible de retrouver la trace de ces bâtiments, hormis un : *L'Hippopotame*.

---

<sup>75</sup> AdBR, 353 E 164, folio. 9.

<sup>76</sup> AUMONT Michel, *op. cit.*, p. 221.

<sup>77</sup> BUTI Gilbert, HRODEJ Philippe, *op. cit.*, p. 516.

| Type d'embarcation | Nom de l'embarcation | Mention de l'entrée | Nombres de prises |
|--------------------|----------------------|---------------------|-------------------|
| Vaisseau           | <i>Le Fantasque</i>  | Non mentionné       | Non mentionné     |
| Vaisseau           | <i>Le Lion</i>       | Non mentionné       | Non mentionné     |
| Vaisseau           | <i>L'Hippopotame</i> | 2                   | 2                 |
| Vaisseau           | <i>Le Fier</i>       | Non mentionné       | Non mentionné     |

**Tableau 4 : Les armements effectués par la Chambre de commerce marseillaise et leurs occurrences dans les registres de l'intendance sanitaire (1756-1763)**

Sources : AdBR 200 E 512-519.

Comme le démontre le tableau ci-dessus, la participation de la Chambre de commerce à la course marseillaise reste tout de même moindre avec seulement quatre navires armés en course. Cependant, il n'est pas possible d'établir un réel bénéfice pour elle. Il est tout à fait plausible que les autres embarcations (*Le Lion, Le Fantasque, Le Fier*) aient effectué des prises rentables voire dégagé du bénéfice pour la Chambre de commerce. Néanmoins, comme ils n'apparaissent pas dans les registres de l'intendance sanitaire et dans les minutes de François Bègue, l'élaboration d'une telle conclusion reste impossible, au vu du faible attrait pour la course de cette institution.

Par ailleurs, si Charles Carrière et Paul Masson<sup>78</sup> rapportent une faible existence de la course à Marseille au XVIII<sup>e</sup> siècle, on observe tout de même une volonté de la part des acteurs de la cité à ne pas rester passifs face au conflit. Michel Aumont nous rapporte tout de même quatre-vingt-douze armements effectués par la ville de Marseille, se situant alors en quatrième position derrière Bayonne (deux-cent-vingt armements), Dunkerque (cent-quarante-cinq armements) et Saint-Malo (quatre-vingt-dix-sept armements)<sup>79</sup>. En revanche, les données de son tableau ne permettent pas d'identifier le nombre de corsaires marseillais ayant effectivement opéré durant la guerre de Sept Ans. En combinant les données qui ont été récoltées dans les registres de l'intendance sanitaire ainsi que les minutes notariales de François

<sup>78</sup> CARRIÈRE Charles, *op. cit.*, Volume 1, p. 522.

<sup>79</sup> BUTI Gilbert, HRODEJ Philippe, *op. cit.*, p. 291-292.

Bègue, le tableau ci-dessous représente le nombre potentiel de corsaires ayant pu servir pendant la guerre de Sept Ans :

| Année | Nombre de corsaires présents à Marseille |
|-------|--|
| 1756  | 13                                       |
| 1757  | 35                                       |
| 1758  | 11                                       |
| 1759  | 1  |
| 1760  | 4  |
| 1761  | 10                                       |
| 1762  | 6  |
| 1763  | 0  |
| Total | 80                                       |

**Tableau 5 : Recensement annuel des entrées de corsaires français à Marseille durant la guerre de Sept Ans (1756-1763)**

Sources : AdBR 200 E 512-519, 353 E 160-167

Ce classement reste très théorique et imprécis. En effet, il ne regroupe pas tous les autres corsaires de Marseille susceptibles d'avoir armé d'autres corsaires pendant la guerre. De plus, ce tableau regroupe des corsaires étant connus par le biais de l'intendance sanitaire. Il n'est donc pas certain que ceux-ci proviennent tous de Marseille ou aient été armés dans cette ville. Cependant, en excluant les conjectures défavorables et en nous tenant strictement au tableau, il est possible d'observer que le nombre de corsaires recensés dans la cité phocéenne serait de quatre-vingt au total. Ce chiffre placerait la cité phocéenne très près d'autres ports ponantais

tels que Dunkerque (quatre-vingt-sept corsaires), Saint-Malo (quatre-vingt-deux corsaires) et Bayonne (environ quatre-vingt corsaires)<sup>80</sup>.

L'armement des navires corsaires marseillais reste donc une piste riche à exploiter étant donné les nombreuses possibilités d'emploi qu'elle offre. Si l'analyse des profils des armateurs révèle une certaine diversité dans les acteurs impliqués dans l'économie de la course, elle reste néanmoins tributaire de la documentation disponible. La reconstitution de ces trajectoires, qu'elles soient individuelles ou collectives, tout comme l'évaluation précise de leur rôle dans l'armement corsaire, se heurte à des lacunes dans ce mémoire. Ces limites archivistiques appellent à la fois à une prudence méthodologique et à une ouverture vers de nouvelles pistes de recherches susceptibles d'éclairer d'autres dimensions de l'armement et, plus largement, de la pratique de la course à Marseille.

### 3. *Limites des sources et pistes de recherches futures*

Dans un premier temps, il est possible de remarquer dans ce mémoire que les sources concernant les armateurs sont parfois lacunaires ou silencieuses. La source qui correspond le plus à notre illustration ici est celle des registres de l'intendance sanitaire. En effet, l'intendant enregistrait uniquement les dépositions des capitaines de navires qui entraient dans le port avec le trajet et la durée de leur croisière, leurs rencontres, ainsi que le contenu de la cargaison et d'où ils venaient<sup>81</sup>. Jamais il ne mentionnait les noms d'armateurs ou ceux qui finançaient leurs campagnes car, tout simplement, ce n'est pas le rôle de l'intendance sanitaire. Ensuite, pour ce qui est des minutes de François Bègue, on y trouve des actes mentionnant des profils d'armateurs, comme cela a pu être abordé dans cette partie de l'argumentation. Cependant, ces actes ne stipulaient pas à proprement parler un ou plusieurs contrats d'armement produits par ces mêmes directeurs. En effet, il s'agissait plutôt, dans la totalité des cas, de « procurations », « cessions », « transports » ou « quittances ». De plus, ces actes-ci ne les concernaient pas directement. Ils y étaient mentionnés comme acteurs secondaires de ces dépositions. Par exemple, Antoine Martichou était d'abord connu comme étant un corsaire. Cependant, en consultant la procuration faite au notaire François Bègue le 30 mars 1759, le constat est clair : il est aussi armateur.

---

<sup>80</sup> *Ibid.*

<sup>81</sup> PANZAC Daniel, « Crime Ou Délit ? La législation sanitaire en Provence au XVIII<sup>e</sup> siècle » dans *Revue Historique*, vol. 275, no. 1 (557), 1986, p 31.

L'an mille sept cent cinquante neuf et le trente mars avant midi pardevant nous la Royale à Marseille furent présent Monsieur Antoine Martichou de Marseille armateur de la tartane la Sainte Dominique capitaine Michel de Martigues pour la course et Crespin François Vangaver négociant de cette ville adjoint donné au dit Monsieur Martichou en cette qualité a fait et constitué leur procureur spécial et général quant a ce Philippe Gration négociant<sup>82</sup>

Cependant, la dernière apparition d'Antoine Martichou dans les registres de l'intendance sanitaire se fait le 3 mars 1757<sup>83</sup>. Dans cette procuration, il est possible de récolter des informations importantes comme celles d'autres acteurs dans l'armement et la gestion des affaires. De fait, Crespin François Vangaver et Philippe Gration aident l'armateur Antoine Martichou dans la gestion de ses affaires. En revanche, aucune donnée ne nous est fournie quant à l'armement du navire en lui-même. Cette source reste silencieuse sur des aspects importants qui précèdent la ou les campagnes des corsaires. Ainsi, les sources sont muettes sur : l'artillerie à bord, le tonnage du bâtiment, la composition de l'équipage, le nombre de personnel à bord et le coût de l'armement en course. En revanche, il est parfois possible de trouver certaines données comme le vaisseau pris par un corsaire au cours de sa croisière et parfois de savoir s'il a été de « bonne prise » ou non. La prise est dite « bonne » lorsqu'elle est déclarée comme telle par une juridiction compétente, en l'occurrence l'amirauté de Marseille<sup>84</sup>. L'acte ci-dessous constitue un parfait exemple :

L'an mil sept cent cinquante-neuf et le dix avril après midi par devant nous la Royale à Marseille fut présent sieur Pierre Théric fabriquant de bas de cette ville cy devant embarqué en qualité de volontaire sur le vaisseau le grand alexandre commandé en course par le capitaine Martichou lequel en cette qualité a vendu cédé et transporté par la présente a au sieur Crespin François Vangaver négociant de cette ville présent acceptant et stipulant en premier lieu tout ce qu'il lui est encore due et revient pour une seulement des deux parts dont il participe sur la prise danoise appelée le Prince d'Artoma capitaine Andreys qui a été fait par le vaisseau le grand alexandre et qui a été jugée de bonne prise<sup>85</sup>

Ici, il est possible de relever que la prise danoise appelée « Le Prince d'Artoma » qui a pour capitaine « Andreys » a été capturée par *Le Grand Alexandre* et jugée de « bonne prise » le 10 avril 1759 par l'amirauté de Marseille. De fait, notre mémoire reste assez limité dans la

---

<sup>82</sup> AdBR, 353 E 163, folio. 221.

<sup>83</sup> *Ibid*, 200 E 513, folio. 90.

<sup>84</sup> BUTI Gilbert, HRODEJ Philippe, *op.cit.*, p. 892.

<sup>85</sup> AdBR, 353 E 163, folio. 245v-247.

production de statistiques concernant l'armement des navires et ceux qui s'en chargent. Plusieurs pistes restent à explorer quant à ce processus qui revient souvent dans l'historiographie de la course, que ce soit pour Granville<sup>86</sup>, Dunkerque<sup>87</sup> ou encore Saint-Malo<sup>88</sup>. En revanche, la réalisation de ce mémoire permet d'entr'apercevoir les possibilités d'écriture sur le sujet et nous donne une certaine perspective de ce qui peut être accompli. Ici, un unique notaire, François Bègue a fait l'objet d'un dépouillement approfondi. À côté de ceci, les registres de l'intendance sanitaire sont tout aussi fournis en données exploitables tant au niveau des corsaires, de certains membres de leurs équipages ou encore des marchandises transportées. Les fonds notariaux des Archives départementales des Bouches du Rhône, offrent un panel de sources non-négligeable et donnent peut-être une opportunité de traiter le cas de l'armement à Marseille pendant la guerre de Sept Ans, et peut-être au XVIII<sup>e</sup> siècle de manière générale. De plus, en dehors des archives départementales des Bouches du Rhône, les archives municipales de Marseille, les archives de la Chambre de Commerce de Marseille, le SHD<sup>89</sup> de Toulon et le SHD de Vincennes comportent des pistes à ne pas délaissier.

Après avoir identifié les principaux acteurs de l'armement des navires corsaires, notamment économiques et sociaux, il convient désormais de s'attarder sur un autre pilier fondamental de la guerre de course : les équipages. En effet, si les armateurs assurent les moyens matériels et financiers de la croisière, ce sont les hommes qui sont à bord qui incarnent la réelle possibilité de réussite de l'expédition. Comprendre le recrutement, leur hiérarchie ainsi que leur composition permet d'éclairer les logiques sociales, professionnelles et opérationnelles qui sous-tendent le fonctionnement concret de la course marseillaise pendant la guerre de Sept Ans.

---

<sup>86</sup> AUMONT Michel, *op. cit.*, p.211.

<sup>87</sup> VILLIERS Patrick, « Chapitre III. Les caractères de la guerre de course espagnole à Dunkerque au milieu du XVII<sup>e</sup> siècle ». *Les corsaires du littoral*, Presses universitaires du Septentrion, 2000, <https://doi.org/10.4000/books.septentrion.49368>.

<sup>88</sup> LESPAGNOL André, *Messieurs de Saint-Malo. Une élite négociante au temps de Louis XIV*, 2 t., Rennes, PUR, 1997.

<sup>89</sup> Service Historique de la Défense.

## B. Les équipages corsaires : composition, recrutement, hiérarchie

### 1. *Le capitaine corsaire*

La constitution d'un équipage corsaire est d'une importance capitale<sup>90</sup>. Comme mentionné précédemment, la qualité de l'équipage peut grandement influencer sur la qualité de l'expédition. Allant du capitaine, généralement choisi par l'armateur et possédant une grande expérience de la mer, jusqu'au simple volontaire qui cherche l'enrichissement rapide, l'équipage est alors une micro-société hiérarchisée et fonctionnelle qui n'a qu'un but : faire du profit. Afin de bien comprendre les tenants et les aboutissants du choix de l'équipage pour la course, il convient de commencer au plus haut de l'échelle, c'est-à-dire de s'attarder sur le rôle du capitaine.

Être « capitaine » d'une embarcation corsaire ne se fait pas si simplement. En effet, pour pouvoir avoir droit à ce titre, il faut remplir certaines conditions. Déjà dès le XVI<sup>e</sup> siècle, les compétences du capitaine étaient soumises à des réglementations<sup>91</sup>. Un siècle plus tard, à cause de l'ordonnance de la marine du 16 août 1681, personne ne peut s'improviser capitaine :

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<sup>92</sup>

De fait, le capitaine est la clé de voûte de toute l'embarcation. Plusieurs questions viennent alors naturellement à l'esprit : quels sont les critères de sélection du capitaine de navire<sup>93</sup> ? Comment l'armateur arrive à définir qui est le plus apte à mener une croisière en Méditerranée et à lui rapporter le plus grand bénéfice possible ? Dans un premier lieu, la confiance que l'armateur voue au capitaine est peut-être le facteur le plus important dans son choix. Celui-ci préfère, lorsque c'est possible, choisir un membre de sa famille, parfois même lorsque son

---

<sup>90</sup> AUMONT Michel, *op. cit.*, p. 333 : « La préparation d'une campagne corsaire exige certes un bâtiment avantageux et une artillerie adéquate, elle ne saurait toutefois se réduire à cette considération matérielle car il faut également des hommes pour les manœuvrer et combattre efficacement en mer. »

<sup>91</sup> LEFRANCOIS Amandine, *Compétence et formation des marins du XVI<sup>e</sup> au XVIII<sup>e</sup> siècles*, Neptunus, revue électronique, Centre de Droit Maritime et Océanique, Université de Nantes, Vol. 13, 2007/1. URL : <https://cdmo.univ-nantes.fr/fr/neptunus-e-revue/annees-2000>

<sup>92</sup> *Ordonnance de la Marine du mois d'Août 1681*, Paris, C. Osmond, 1714, livre II, titre I, art. 1<sup>er</sup>.

<sup>93</sup> Il est à noter que, dans certains cas, le capitaine du bâtiment corsaire peut aussi en être l'armateur.

expérience est moindre<sup>94</sup>. Il peut parfois même commander lui-même l'embarcation, comme il a été possible de le voir avant, dans l'argumentation concernant François Audibert qui fait partie des armateurs de son propre bâtiment. S'il n'est pas possible pour l'armateur de choisir un capitaine provenant de sa famille ou de ses proches, le choix se porte alors sur des personnes possédant le plus de compétences possibles en navigation, capables d'assumer et diriger des bâtiments armés en course. Il est possible de prendre l'exemple de Georges René Pléville-Le-Pelley. Il s'agit d'un capitaine originaire de Granville, commandant du vaisseau armé en course *Le Collibry* :

Monsieur Samatan intendant semainier a reçu la déposition du Capitaine George René Pléville de Granville commandant le vaisseau *Le Collibry* armé en course équipé de 72 personnes en tout qui a dit avec serment qu'étant parti d'Alicante le 26 du mois passé<sup>95</sup>

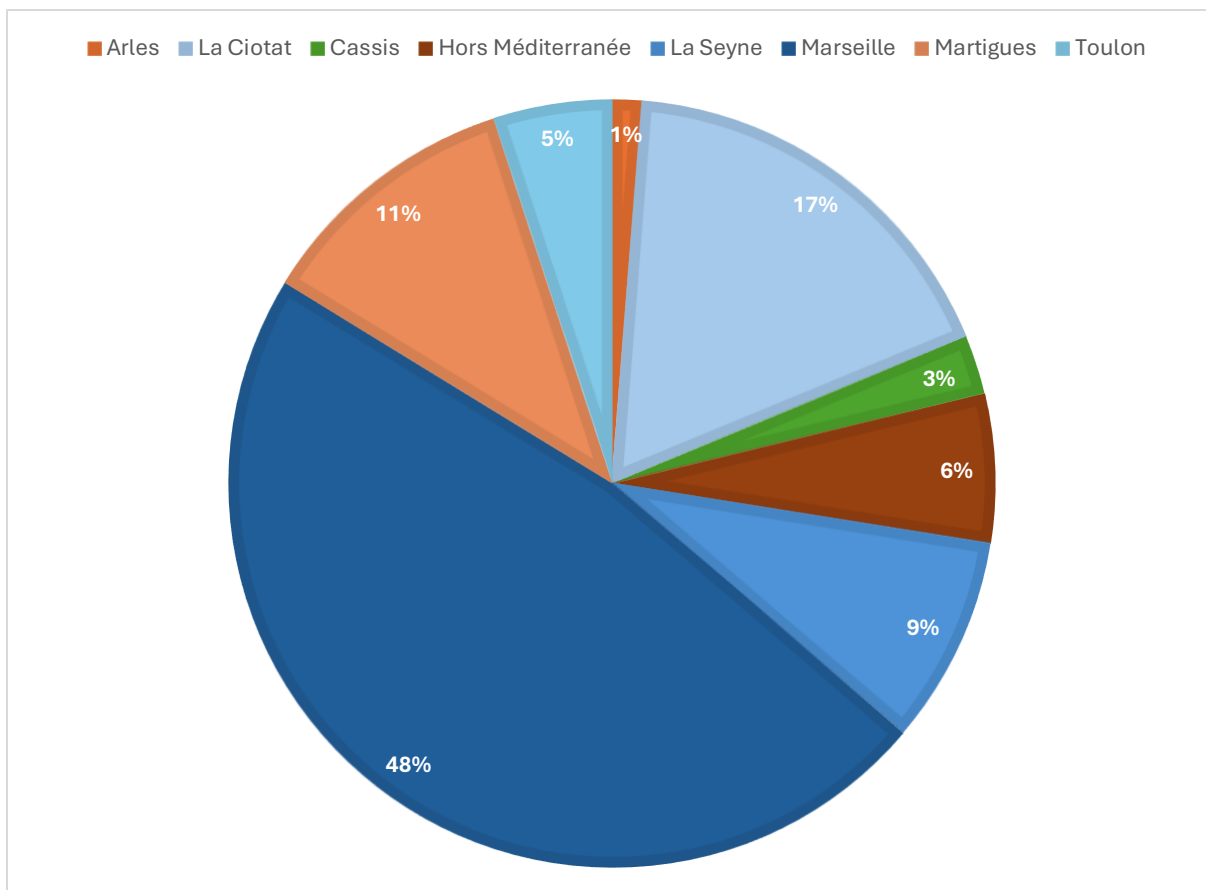
S'étant marié récemment dans la ville de Marseille, Pléville-Le-Pelley se trouve être un corsaire opérationnel pour courir en Méditerranée pendant la guerre de Sept Ans<sup>96</sup>. En se penchant sur l'origine géographique de Pléville-Le-Pelley, il est possible de soulever une question plus large : dans quelles mesures les capitaines corsaires opérant depuis Marseille sont-ils issus d'autres provinces que la Provence ?

---

<sup>94</sup> AUMONT Michel, *op. cit.*, p. 362.

<sup>95</sup> AdBR, 200 E 513, folio. 215-216.

<sup>96</sup> VILLIERS Patrick, *op. cit.*, p. 89.

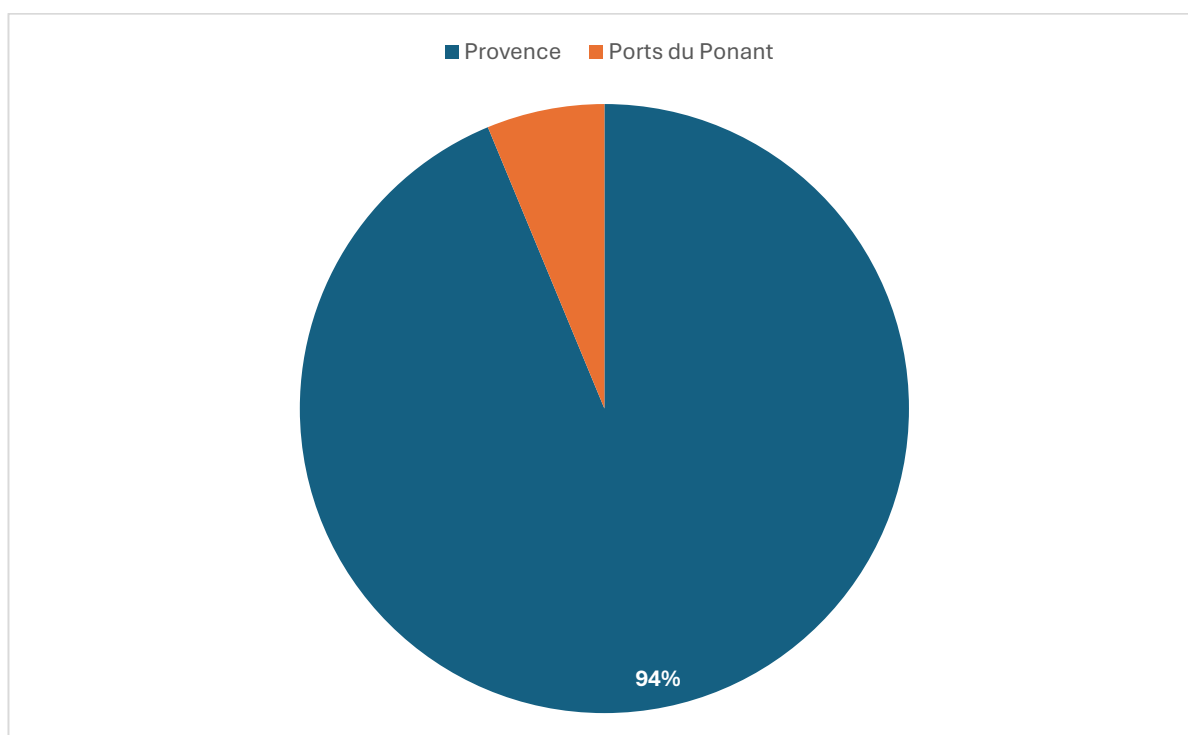


**Diagramme 1 : Lieu de provenance des capitaines corsaires recensés dans les registres de l'intendance sanitaire de Marseille ainsi que les minutes notariales de François Bègue (1756-1763)**

Sources : AdBR 200 E 512-519, AdBR 353 E 160-167

En observant ce diagramme, il est aisé de remarquer que les trois villes qui fournissent le plus de corsaires pendant la guerre de Sept Ans sont Marseille, La Ciotat et Martigues. Marseille se distingue très largement avec trente-huit capitaines sur un total de quatre-vingt recensés, soit 48% du total. Elle devance de loin La Ciotat qui en compte quatorze (17%) ainsi que Martigues avec neuf (11%). Ces trois ports sont donc les principaux pôles d'origine des capitaines corsaires en Méditerranée, avec une large prédominance de Marseille, alors plaque tournante des affaires commerciales entre le Levant et la France. Toutefois, l'écart entre Marseille et les deux autres ports provençaux proches demeure particulièrement significatif,

soulignant la centralité de la cité phocéenne dans les activités corsaires<sup>97</sup>. Par ailleurs, la catégorie « Hors-Méditerranée » du tableau peut quant à elle prêter à confusion et mérite clarification. De quelles villes s'agit-il ? Dans le cas suivant, cette catégorie regroupe les villes suivantes : Courcelles (un corsaire), Granville (un corsaire), Mahon (un corsaire), Saint-Malo (deux corsaires). Les ports cités sont tous des ports ponantais, sauf le Port-Mahon situé sur l'île de Minorque. Il est donc aisé de constater que seulement 6% de la course proviennent de ports extérieurs à la Méditerranée, comme le montre ce diagramme :



**Diagramme 2 : Origine des capitaines corsaires pendant la guerre de Sept Ans : comparaison entre Provence et Ponant (1756-1763)**

Sources : AdBR 200 E 512-519, AdBR 353 E 160-167

L'analyse de l'origine des capitaines corsaires confirme donc que la guerre de course à Marseille durant la guerre de Sept Ans relève avant tout d'un enracinement local. Près de la moitié des commandants recensés sont issus directement de la cité phocéenne, la majorité restante correspond à d'autres ports provençaux comme La Ciotat ou Martigues, tandis que les

---

<sup>97</sup> BUTI Gilbert, « Chapitre IV, Les marins de Saint-Tropez au XVIII<sup>e</sup> siècle », *les chemins de la mer*, Presses Universitaires de Rennes, 2010, DOI : <https://doi.org/10.4000/books.pur.100479>. : « L'attrait du métier de la mer reste fort chez les Tropéziens mais comme le petit port provençal n'est plus en mesure d'y répondre en proposant des armements, nombre d'entre eux choisissent d'aller s'inscrire à Marseille. »

capitaines extérieurs, tel Pléville-Le-Pelley venu de Granville, ne représentent qu'une infime minorité. Ce déséquilibre net illustre le caractère endogène du milieu des capitaines à Marseille. La confiance des armateurs s'accorde dans un premier lieu à des personnes issues de leur milieu social et commercial, liées par la parenté ou par des relations de clientèle qui sont capables de garantir une certaine fiabilité de l'expédition. Le capitaine corsaire marseillais apparaît alors comme un acteur clé, expérimenté, incarnant une course moins ouverte aux influences extérieures qu'ancrée dans les dynamiques internes de la ville et de sa région.

## 2. *La composition de l'équipage*

Afin de mener à bien sa croisière, un capitaine doit avoir un équipage qui correspond à ses attentes et à celles de l'armateur. Souvent, celui-ci peut recruter du personnel qualifié, des hommes de mer qui connaissent les rouages d'un bâtiment armé en course<sup>98</sup>. Cependant, le contexte de la guerre de Sept Ans est différent. En effet, avec la rafle de Boscawen, le personnel qualifié français, normalement plutôt disponible pour les corsaires, a été en grande partie capturé par les Britanniques et mis sur des « pontons » avant même le début officiel de la guerre<sup>99</sup>. Les Anglais s'emparent alors de plus de trois-cents bâtiments de commerce français, qu'ils revendent pour environ trente millions de livres tournois<sup>100</sup>. Le recrutement dans la marine du roi de France est alors adapté aux besoins : il est abaissé. La réquisition de gens de mer pour servir sur les bâtiments de guerre français est alors de moins bonne qualité, le personnel très qualifié étant emprisonné. Les corsaires, n'étant pas prioritaires pour choisir le meilleur équipage, peuvent donc avoir du mal à trouver des marins dignes de ce nom. D'après Patrick Villiers, Pléville-Le-Pelley aurait uniquement armé avec quatre-vingt personnes à bord de sa « corvette »<sup>101</sup>. Qui plus est, son personnel ne comportait aucun provençal, uniquement des non-régnicoles. Grâce aux minutes de François Bègue, certaines parties des équipages du corsaire Pléville-Le-Pelley ont pu être reconstituées (annexe n°1, annexe n°2). Cependant, ces tableaux comportent des limites. Dans un premier temps, sur *Le Collibry*, huit membres d'équipage sur quatre-vingt<sup>102</sup> ont pu être recensés, soit 10% de celui-ci. Pour *L'Hirondelle*, vingt membres d'équipage ont été recensés, sur un total qui est inconnu, ou en tout cas approximatif. En effet, dans les registres de l'intendance sanitaire, la première apparition de

---

<sup>98</sup> AUMONT Michel, *op. cit.*, p. 334.

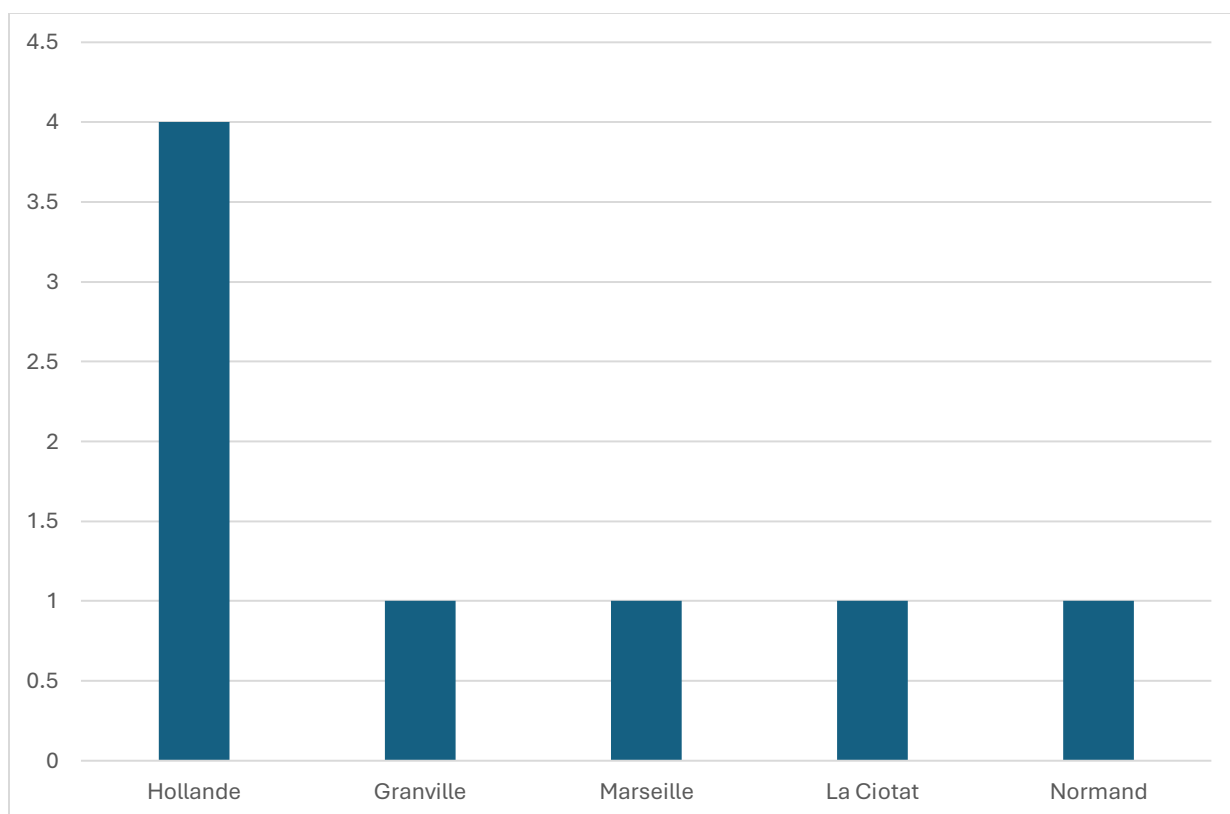
<sup>99</sup> *Ibid*, p. 171.

<sup>100</sup> MONAQUE Rémi, *op. cit.*, p. 165.

<sup>101</sup> VILLIERS Patrick, *op. cit.*, p. 89.

<sup>102</sup> *Ibid*.

*L'Hirondelle* se fait le 13 janvier 1760 avec soixante-dix membres d'équipage<sup>103</sup>. Bien sûr, cette occurrence dans les registres se fait après avoir ramené une prise dans le port de Marseille. Quand bien même la prise fut faite sans combat, il n'est pas possible d'exclure le fait que certains membres aient pu périr au cours de la croisière par un autre facteur que celui du combat armé. Néanmoins, si l'on se réfère à cette donnée, il a donc été possible de recenser 28,58% de l'équipage de *L'Hirondelle* ainsi que 10% de l'équipage du *Collibry*. Ensuite, ne possédant pas d'informations supplémentaires sur les membres d'équipage (temps de service, rôle sur les prises capturées, décès, profession...), il est difficile de manipuler ces données avec pertinence sans tomber dans la conclusion facile, rapide et sans détour. Une source, telle que le registre des classes conservé au SHD de Toulon, aurait permis un approfondissement pour les hommes embarqués sur les corsaires. Pour *L'Hirondelle*, sur vingt matelots, seule la région de provenance nous est donnée pour trois d'entre eux. En revanche, sur *Le Collibry*, la région de provenance a été récoltée pour chacun d'entre eux comme le montre le diagramme ci-dessous :



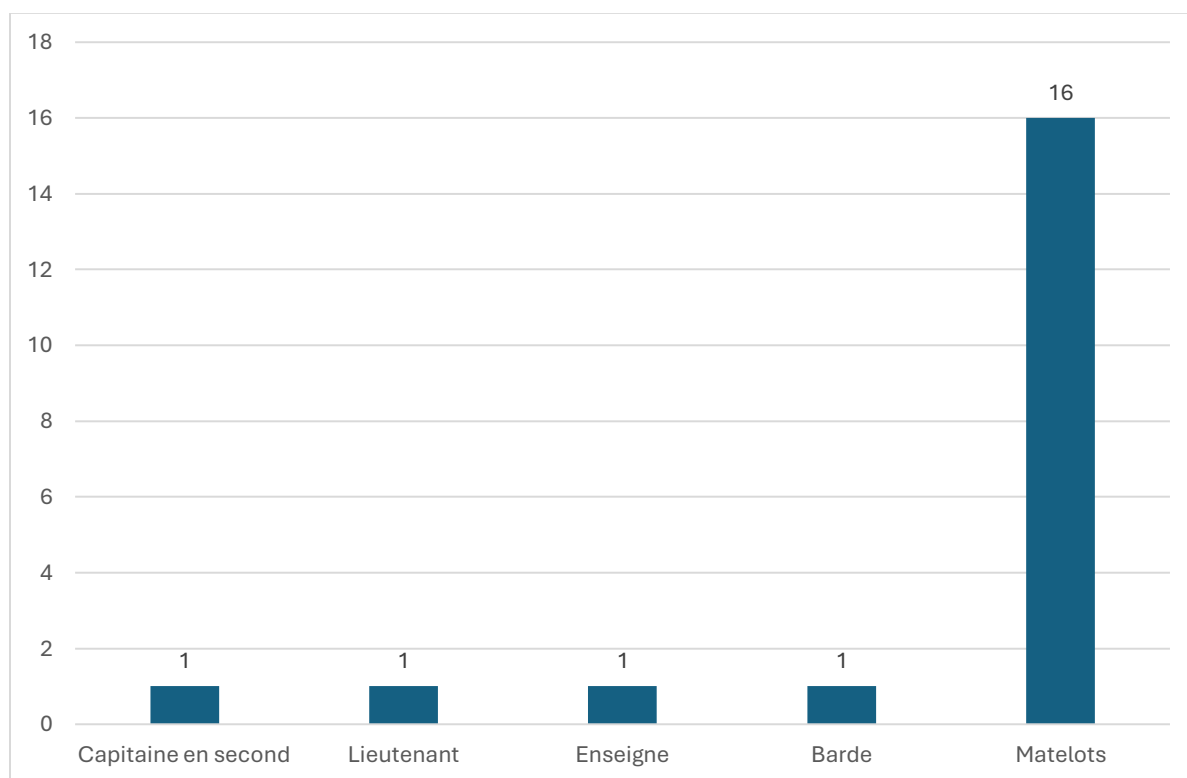
**Histogramme 1 : Représentation des régions de provenance des marins à bord du *Collibry* pendant la guerre de Sept Ans**

Sources : AdBR 200 E 512-519, AdBR 353 E 160-167

<sup>103</sup> AdBR 200 E 516, folio. 18.

Cette faiblesse des renseignements ne donne pas la possibilité d'affirmer certains points, seulement des hypothèses. Les dires de Pléville-le-Pelley, rapportés par Patrick Villiers, selon lesquels son équipage n'aurait été composé que de personnes non-régionales mériteraient peut-être d'être nuancés ou réévalués<sup>104</sup>.

En revanche, d'autres informations nous parviennent quant à la constitution de l'équipage des deux embarcations, l'une ayant servi de 1756 à 1760 (*Le Collibry*) et l'autre de 1760 à 1762 (*L'Hirondelle*)<sup>105</sup>. En effet, les fonctions à bord sur le bâtiment des personnes citées par l'intendance sanitaire ou les minutes notariales sont toujours indiqués.

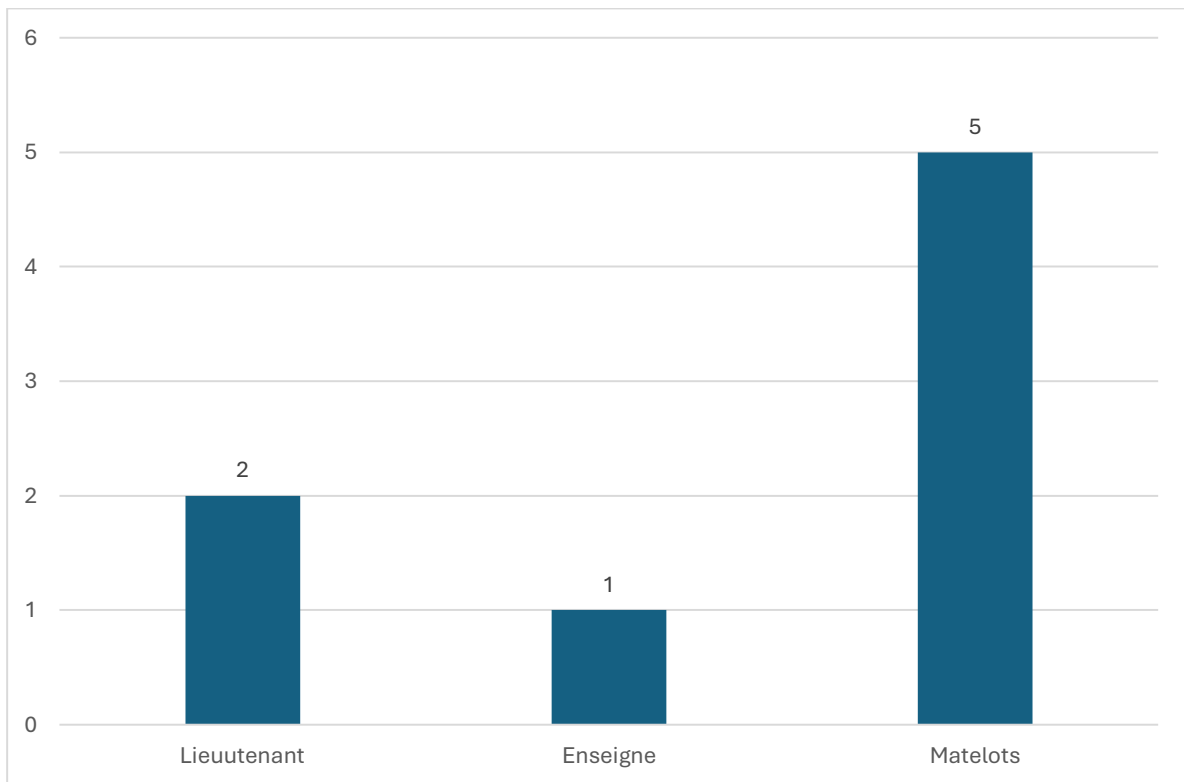


**Histogramme 2 : Rôle des différents membres d'équipage sur *L'Hirondelle* de Georges René Pléville-le-Pelley pendant la guerre de Sept Ans**

Sources AdBR 200 E 512-519, AdBR 353 E 160-167

<sup>104</sup> VILLIERS Patrick, *op. cit.*, p. 89.

<sup>105</sup> Dans les registres de l'intendance sanitaire et les minutes notariales de François Bègue, le capitaine Pléville-Le-Pelley paraît changer d'embarcation. *Le Collibry* n'apparaît plus après 1757, pour faire place à *L'Hirondelle*, faisant sa première apparition en 1760.



**Histogramme 3 : Rôle des différents membres d'équipage sur *Le Collibry* de Georges René Pléville-le-Pelley pendant la guerre de Sept Ans**

Sources : AdBR 200 E 512-519, AdBR 353 E 160-167

À bord de *L'Hirondelle*, sur un total de vingt membres d'équipage, seize d'entre eux sont matelots, un est capitaine en second, un est enseigne, un est lieutenant et un est barde. En ce qui concerne *Le Collibry*, cinq sont matelots, un est enseigne et deux sont lieutenants. Cependant, il est possible de remarquer une certaine différence par rapport aux données qui sont fournies pour établir ces statistiques. En effet, en observant l'annexe n°1 et l'annexe n°2, il est possible de remarquer que les registres de François Bègue fournissent presque exclusivement des matelots, à l'exception de Jean-Félix Joseph, barde à bord de *L'Hirondelle*<sup>106</sup>. En raison de la nature même des registres, l'intendance sanitaire ne mentionne que les capitaines ou les officiers supérieurs qui se présentent devant le Bureau de la Santé, tandis que les noms des matelots n'y figurent pas. Grâce à elle, il est possible de recueillir systématiquement : l'identité

<sup>106</sup> AdBR, 353 E 164, folio. 119.

de l'officier, son rôle sur le bâtiment ainsi que son origine géographique. Par exemple, sur *Le Colibry*, on sait que Jean Arnaud sert en tant que lieutenant et qu'il vient de Marseille, comme le montre la déposition du 31 janvier 1757<sup>107</sup>.

### 3. *Les différentes fonctions à bord des hommes d'équipage : de l'officier au matelot*

Si l'on peut recenser les divers rôles du personnel à bord d'un bâtiment, il convient d'en définir les fonctions précises et d'en comprendre l'utilité au cœur de l'équipage. Pour ce faire, il a été possible de reconstituer certaines parties de deux équipages corsaires ayant servi pendant la guerre de Sept Ans. Dans un premier temps, l'équipage du chébec *L'Aigle* commandé par Joseph Gassen, puis dans un second temps, l'équipage du *Grand Alexandre*, commandé par le capitaine et armateur Pierre-Antoine Martichou. Ces reconstitutions, certes partielles, permettent néanmoins de mettre en évidence une grande partie des fonctions exercées par le personnel à bord d'un navire.

| Nom                     | Origine     | Rôle dans le navire                | Source                     |
|-------------------------|-------------|------------------------------------|----------------------------|
| Pierre Antoine Martiche | Marseille   | Capitaine                          | 200 E 512, folio. 600      |
| Jean Sauvaire           | La Ciotat   | Lieutenant                         | 200 E 513, folio. 35-36    |
| Joseph Guisophe         | La Ciotat   | Capitaine de prise                 | 200 E 513, folio. 89       |
| Jean-Baptiste Pezet     | Marseille   | Premier Chirurgien                 | 353 E 164, folio. 8        |
| Jean-Louis Briquet      | Marseille   | Troisième Chirurgien               | 353 E 161, folio. 187v-188 |
| Robert Otton            | Non précisé | Interprète pour le langage anglais | 353 E 161, folio. 493-494  |
| Pierre Michel           | Marseille   | Écrivain                           | 343 E 161, folio. 872-872v |
| Joseph Clément          | Marseille   | Matelot                            | 353 E 164, folio. 9        |
| Claude Vermonel         | Marseille   | Volontaire                         | 353 E 162, folio. 840      |
| Pierre Théric           | Marseille   | Volontaire                         | 353 E 163, folio. 245v-247 |

<sup>107</sup> AdBR, 200 E 513, folio. 32.

|                     |           |            |                               |
|---------------------|-----------|------------|-------------------------------|
| Pierre Paul Clément | Marseille | Volontaire | 353 E 163,<br>folio. 500-500v |
| Louis Izouard       | Marseille | Volontaire | 353 E 163,<br>folio. 500-500v |

**Tableau 6 : Reconstitution partielle de l'équipage du *Grand Alexandre* pendant la guerre de Sept Ans (1756-1763)**

Sources : AdBR 200 E 512-519 AdBR 353 E 160-167

| Nom                           | Origine géographique | Rôle dans le navire                          | Source   |
|-------------------------------|----------------------|--|--|
| Joseph Gassen                 | Martigues            | Capitaine                                    | 200 E 512, folio. 444                                    |
| Pierre de Badie               | Bayonne              | Capitaine en Second<br>et Capitaine de prise | 353 E 161, folio. 38 et<br>200 E 512, folio. 461-<br>462 |
| Jacques Antoine<br>Barthélémy | Marseille            | Capitaine de prise                           | 200 E 512, folio. 495                                    |
| Pascal Antoine                | Martigues            | Lieutenant                                   | 200 E 512, folio. 466-<br>467                            |
| Augustin Baux                 | Toulon               | Lieutenant                                   | 353 E 161, folio. 47v-<br>48v                            |
| Daniel Odaly                  | Bruxelles            | Aumônier                                     | 353 E 161, folio. 52-52v                                 |
| Vincent Sabat                 | Marseille            | Timonier                                     | 353 E 160, folio. 810-<br>810v                           |
| Jean Antoine                  | Marseille            | Timonier                                     | 353 E 160, folio. 810-<br>810v                           |
| Joseph Prat                   | Marseille            | Timonier                                     | 353 E 160, folio. 810-<br>810v                           |
| Antoine Racquel               | Espagne              | Matelot                                      | 353 E 160, folio. 756                                    |
| Jean-Baptiste Judici          | Gênes                | Matelot                                      | 353 E 160, folio. 757-<br>758                            |
| Ferdinand Capouchi            | Livourne             | Matelot                                      | 353 E 160, folio. 760-<br>760v                           |
| Joseph Paouls                 | Gênes                | Matelot                                      | 353 E 160, folio. 790,<br>791v                           |
| Michel Isoula                 | Gênes                | Matelot                                      | 353 E 160, folio. 790,<br>791v                           |
| Antoine Marie Icard           | Gênes                | Matelot                                      | 353 E 160, folio. 790,<br>791v                           |
| Angelo Martine                | Gênes                | Matelot                                      | 353 E 160, folio. 816v-<br>817v                          |

|                      |           |            |                             |
|----------------------|-----------|------------|-----------------------------|
| Simon Majour         | Malte     | Matelot    | 353 E 160, folio. 816v-817v |
| Joseph Olivier       | Marseille | Volontaire | 353 E 161, folio. 47        |
| François Mary Besson | Marseille | Volontaire | 353 E 161, folio. 105       |

**Tableau 7 : Reconstitution partielle de l'équipage de *L'Aigle* pendant la guerre de Sept Ans (1756-1763)**

Sources : AdBR 200 E 512-519, AdBR 353 E 160-167

Le tableau ci-dessus liste certaines catégories d'officiers majors appartenant à l'état-major du corsaire<sup>108</sup>, et qu'il est possible de retrouver sur une embarcation armée en course. Dans un premier temps, le *capitaine* désigne celui qui a la direction d'un navire, qu'il soit militaire ou commercial<sup>109</sup>. Ici, il s'agit de Pierre Antoine Martichou, capitaine du vaisseau *Le Grand Alexandre*, ou encore de Joseph Gassen, capitaine du chébec *L'Aigle*. Le sujet du capitaine ayant déjà été traité auparavant, il convient de passer directement aux postes d'officiers qu'il est possible de relever. Par la suite, on retrouve le *capitaine en second*. Pour *L'Aigle*, il se trouve que c'est aussi un des capitaines de prise<sup>110</sup> de Pierre Antoine Martichou. Il est à noter que le capitaine de prise n'est pas un rôle à part entière dans une embarcation. De manière générale, c'est à un officier sachant naviguer à qui la tâche revient. Il est donc possible de penser que Joseph Guisophe est pilote ou aide-pilote<sup>111</sup>. Pour revenir au capitaine en second, celui-ci ou ceux-ci (car ils peuvent être plusieurs), assistent le capitaine dans le commandement du navire. Ici, il est possible de se référer à Pierre de Badie, capitaine en second du chébec *L'Aigle* que l'on retrouve dans le tableau n°7. Ces hommes qui secondent les capitaines sont eux-mêmes secondés par les lieutenants, le plus important d'entre eux étant le premier-lieutenant<sup>112</sup>. Dans les tableaux ci-dessus, Pascal Antoine et Jean Sauvaire sont respectivement

<sup>108</sup> AUMONT Michel, *op. cit.*, p. 340.

<sup>109</sup> LEFRANCOIS Amandine, *Compétence et formation des marins du XVI<sup>e</sup> au XVIII<sup>e</sup> siècles*, Neptunus, revue électronique, Centre de Droit Maritime et Océanique, Université de Nantes, Vol. 13, 2007/1. URL : <https://cdmo.univ-nantes.fr/fr/neptunus-e-revue/annees-2000>

<sup>110</sup> BUTI Gilbert, HRODEJ Philippe, *op. cit.*, p. 892 : « officier destiné à prendre le commandement d'une prise et de la conduire au port »

<sup>111</sup> AUMONT Michel, *op. cit.*, PUR, Rennes, p. 340 : « Ces hommes (*pilotes et aide-pilotes*) deviennent généralement capitaine de prise lorsqu'ils sont chargés par le capitaine de conduire un navire ennemi capturé dans un port français »

<sup>112</sup> Dans les tableaux concernant *Le Grand Alexandre* et *L'Aigle*, il n'y a pas de premier-lieutenant. En revanche, dans les registres de l'intendance sanitaire, il est possible de trouver François Rolland, premier-lieutenant de Blaise Michel, capitaine de *La Sainte Barbe*. AdBR 200 E 513, folio. 236.

lieutenants de *L'Aigle* pour le premier et du *Grand Alexandre* pour le second. Ensuite, les enseignes assistent à leur tour les lieutenants. Le plus important d'entre eux est appelé premier-enseigne. Comme le souligne Michel Aumont, ces officiers sont tous officiers de quart. C'est-à-dire qu'ils assurent la bonne marche du navire<sup>113</sup>. Il est aussi possible de retrouver d'autres officiers de quart tel que les pilotes, ou les aide-pilotes. De manière générale, ils peuvent faire partie de l'état-major du corsaire mais sont considérés comme des officiers marinières, ceux-ci ayant la responsabilité d'un secteur d'activité en particulier<sup>114</sup>. Par exemple, le pilote est un responsable de la navigation et conduit le bâtiment en haute mer<sup>115</sup>. Dans les deux équipages partiellement reconstitués, pas un n'a été trouvé. Cependant, pour citer un exemple, il est possible de mettre en avant le pilote du capitaine Sigache, capitaine du vaisseau *L'Hippopotame* : « Monsieur Sermet intendant a reçu la déposition du Sieur Honoré Toussaint Souteillet de Marseille, pilote du vaisseau l'hippopotame armé en course commandé par Monsieur Sigache »<sup>116</sup>. Souvent, le pilote est lui-même assisté par un aide-pilote ou un timonier qui est un marin en charge de la direction d'un navire, de la surveillance de la route, de la veille, des signaux et de la transmission des ordres<sup>117</sup>. Par exemple, sur *L'Aigle* du capitaine Joseph Gassen, il est possible de retrouver trois timoniers : Vincent Sabat, Jean Antoine, et Joseph Prat.

Toutefois, même si la présence d'un équipage possédant des marins qualifiés est importante pour assurer la bonne marche de l'embarcation, d'autres membres d'équipage peuvent s'avérer indispensables pour le bon fonctionnement du bâtiment. En effet, la présence d'un *écrivain* à bord des embarcations corsaires est quasiment obligatoire depuis que l'amiral de France, Louis Alexandre de Bourbon l'a institué le 20 avril 1697, afin de faire face aux plaintes des capitaines concernant les pillages faits sur les prises par les marins<sup>118</sup>. Comme le souligne parfaitement Michel Aumont, la présence d'un *écrivain* à bord d'un bâtiment armé en course ne se fait que quand ceux-ci sont des navires possédant un gros tonnage.

---

<sup>113</sup> AUMONT Michel, *op. cit.*, p. 340.

<sup>114</sup> *Ibid*, p. 345.

<sup>115</sup> Il peut aussi y avoir un pilote côtier à bord d'un équipage, spécialisé dans la direction du navire le long des côtes. Il n'y a aucune apparition de pilote côtier dans les sources consultées.

<sup>116</sup> AdBR, 200 E 513, folio. 208.

<sup>117</sup> <https://www.cnrtl.fr/definition/timonier>

<sup>118</sup> AUMONT Michel, *op. cit.*, p. 341.

| Nom de l'écrivain    | Nom du bâtiment           | Type d'embarcation | Équipage    |
|----------------------|---------------------------|--------------------|-------------|
| Jean-François Estève | <i>Saint-Antoine</i>      | Galiote            | Non précisé |
| Pierre Michel        | <i>Le Grand Alexandre</i> | Vaisseau           | 160         |
| Étienne Charles      | <i>Le Charles</i>         | Vaisseau           | Non précisé |

**Tableau 8 : Recensement de la présence d'écrivains à bord des bâtiments corsaires pendant la guerre de Sept Ans (1756-1763)**

Sources : AdBR 200 E 512-519, AdBR 353 E 160-167

Dans un premier temps, on remarque que Pierre Michel et Étienne Charles sont embarqués respectivement sur des « vaisseaux ». Bien sûr, il est possible de retrouver des vaisseaux allant de cent à quatre cents tonneaux. Le tonnage moyen de ce type de bâtiment est de deux-cent-quatre-vingt-cinq tonneaux nous dit Charles Carrière<sup>119</sup>, suffisant pour accueillir un équipage comme celui du *Grand Alexandre*, et donc un écrivain. Normalement, lorsque le tonnage du navire est trop faible pour accueillir un écrivain, celui-ci est remplacé par le capitaine qui prend sa place lors des croisières menées en mer. Cependant, il est possible de remarquer que Jean-François Estève, lui aussi *écrivain*, est à bord de ce qui doit être une galiote, une petite galère rapide à plus petit tonnage<sup>120</sup>.

<sup>119</sup> CARRIÈRE Charles, *op. cit.*, Volume 2, p. 597.

<sup>120</sup> BUTI Gilbert, HRODEJ Philippe, *op. cit.*, 2021, p. 895 : « Petite galère rapide utilisée pour la guerre de course en Méditerranée ; nom également de navire de charge hollandais (grand mât à voile carrée, mât d'artimon avec voile latine) pratiquant la pêche ou le cabotage. »

| Nom du capitaine               | Nom de la galiote       | Personnel identifié sur l'embarcation |
|--------------------------------|-------------------------|---------------------------------------|
| Honoré Arnoux                  | <i>Le Tigre</i>         | 16                                    |
| Joseph Gérard                  | <i>La Curieuse</i>      | 36                                    |
| Antoine Jeard                  | <i>La Militaire</i>     | 40                                    |
| Honoré Arnoux                  | <i>Sainte Catherine</i> | 5                                     |
| Jean Baptiste Benoit Guintrand | <i>La Curieuse</i>      | 14                                    |

**Tableau 9 : Recensement de toutes les galiotes apparaissant dans les sources ainsi que le nombre de personnel embarqué**

Source : AdBR 200 E 512-519

En se basant uniquement sur le personnel des galiotes qui ont été relevées, la moyenne des équipages est de 21,8 personnes à bord. Le problème que cette statistique rencontre est qu'il n'est pas possible de savoir à partir de combien de personnes la présence d'un écrivain est nécessaire à bord d'un navire. Nous émettons donc l'hypothèse selon laquelle Jean-François Estève embarquait à bord d'une *galiote* d'au moins cinquante membres d'équipage, seuil probablement nécessaire pour assurer une rentabilité minimale pour engager un tel membre, tant pour le capitaine que pour les armateurs.

Ensuite, il est possible de retrouver un *aumônier* sur les embarcations corsaires. Le rôle de celui-ci est simple : donner la messe, consoler les « affligés », administrer les sacrements<sup>121</sup>. Nous avons relevé un unique *aumônier* dans la totalité des sources qu'il a été possible d'étudier. Il s'agit de Daniel Odaly, un prêtre bruxellois embarqué en qualité d'aumônier sur le chébec *L'Aigle* de Joseph Gassen :

L'an mille sept cent cinquante sept et le premier février après-midi pardevant nous la Royale à Marseille fut présent messire Daniel Odaly prêtre de la ville de Bruxelles ci-devant embarqué en qualité d'aumônier sur le chébec l'Aigle commandé par le capitaine Jean Joseph Gassen de

<sup>121</sup> AUMONT Michel, *op. cit.*, p. 342.

Martigues auquel il donne pouvoir de pour lui et en son nom exiger et recouvrer tout ce qui lui reste dû et peut encore revenir des prises que le chébec a faite à la course<sup>122</sup>

Cette déposition faite par Daniel Odaly fait ressortir plusieurs informations intéressantes quant à son rôle sur le chébec. Dans un premier temps, on remarque que, comme l'écrivain, l'aumônier est rémunéré à la part sur le bâtiment dans lequel il est embarqué. En effet, cette déposition est une procuration faite de Daniel Odaly au capitaine Gassen auquel il donne pouvoir de gérer ses affaires concernant les prises faites par le chébec. Cependant, celui-ci reçoit aussi une avance, à l'inverse de l'écrivain, des officiers ou encore des matelots<sup>123</sup>. Michel Aumont souligne le fait que, pour les corsaires, ces prêtres étaient parfois mal vus puisqu'ils constituaient une personne en plus à nourrir sur le bâtiment et touchaient des avances à l'armement<sup>124</sup>. En revanche, l'absence de source concernant l'avance faite à Daniel Odaly ne permet pas de confirmer ce fait valable chez les corsaires de Granville.

Ensuite, grâce à cette déposition chez le notaire, il est possible de savoir que ce prêtre vient de Bruxelles. Son origine géographique étant éloignée par rapport à Marseille, il est possible d'émettre l'hypothèse qu'il avait embarqué sur d'autres navires avant de s'enrôler sur *L'Aigle*. De fait, la présence d'un personnage religieux à bord de l'embarcation souligne l'importance numérique de l'équipage qui le compose, d'où la nécessité d'embarquer un aumônier.

#### 4. Origines géographiques des marins

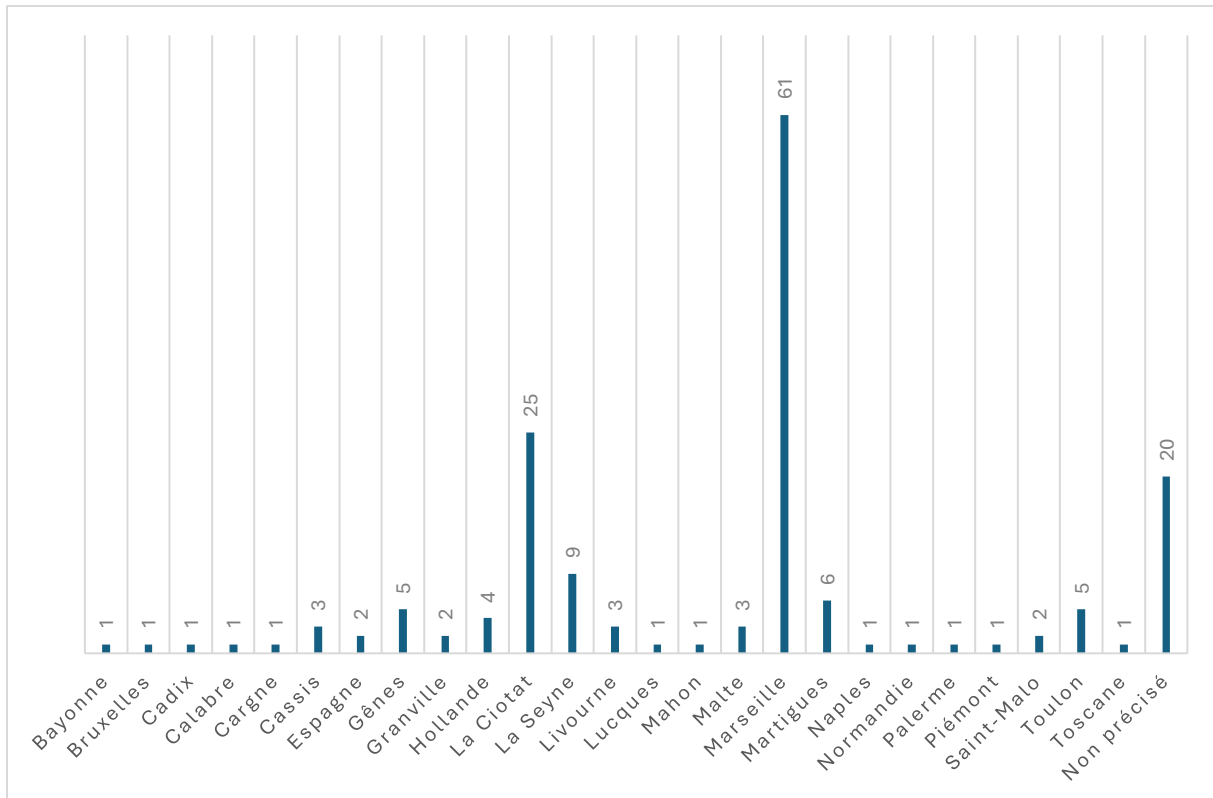
Un autre élément intéressant dans ce travail consisterait à établir les origines géographiques des officiers et matelots de la totalité des équipages qui ont pu être recensés. À l'aide des annexes n°3 et 4, nous avons pu reconstituer la totalité des hommes d'équipage qui sont apparus dans les sources et de déterminer avec précision leurs origines géographiques, c'est-à-dire le port ou la ville de provenance sur la totalité de la guerre de Sept Ans.

---

<sup>122</sup> AdBR, 353 E 161, folio. 83v.

<sup>123</sup> AUMONT Michel, *op. cit.*, p. 341-342.

<sup>124</sup> *Ibid* : « ils touchaient des avances à l'armement : 300 livres tournois environ, parfois 400. »



**Histogramme 4 : Origines des marins recensés sur les embarcations corsaires pendant la guerre de Sept Ans.**

Sources : AdBR 200 E 512-519, AdBR 353 E 160-167

Le total des marins qui ont pu être recensés est de cent-soixante-deux. En observant l'histogramme ci-dessus, la conclusion est simple : le poids de la ville de Marseille dans la provenance des marins est écrasant. On remarque ensuite que les origines des marins extérieurs à Marseille sont multiples. En effet, même si la plupart des matelots proviennent de France ou même des autres ports de la basse Provence, comme la place phocéenne elle-même ou encore La Ciotat, il est possible d'observer qu'un bon nombre de marins sont des membres d'équipage non-régnicoles venus d'horizons divers. Sur cent-quarante-deux marins<sup>125</sup>, vingt-sept sont d'origine étrangère et six ne proviennent pas de Provence (Normandie, Granville, Saint-Malo, Bayonne).

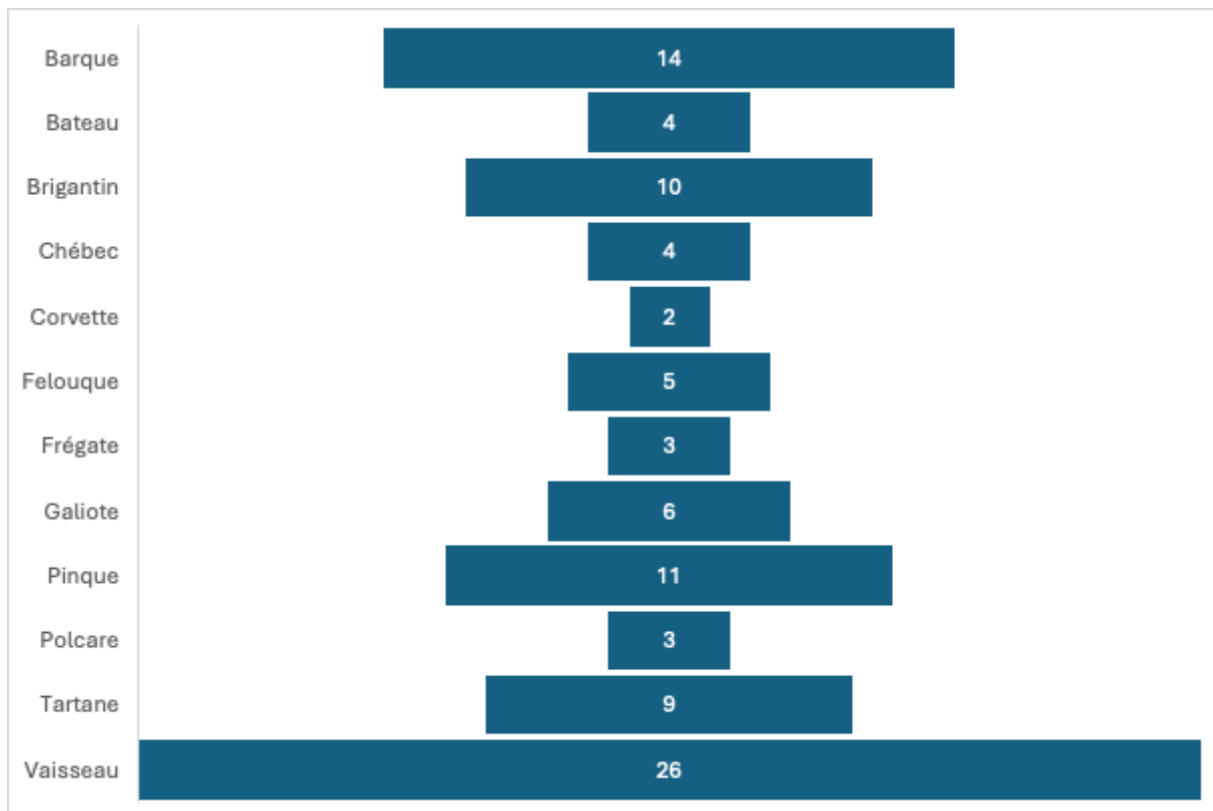
<sup>125</sup> Nombre obtenu en ôtant la catégorie « Non précisé ».

Comme il a été possible de l'observer au cours de cette partie de l'argumentation, la réussite d'une croisière pour un corsaire dépend en grande partie des hommes qui composent son équipage. Cependant, un autre facteur entre en compte : l'embarcation. En effet, le type de navire peut conditionner non seulement la tactique adoptée en mer, mais aussi les possibilités de recrutement, d'armement et de manœuvre. Il convient alors de s'interroger sur les choix opérés en matière de bâtiments par les directeurs et les capitaines corsaires. Ainsi, il sera possible de savoir quels bâtiments les capitaines et les directeurs corsaires utilisaient pour quels objectifs de chaque croisière.

## C. Quels bâtiments pour quelles courses ?

### 1. *Une typologie des navires corsaires*

En vue de débiter cette partie, il convient de s'attarder sur les types d'embarcations qui ont pu être utilisés pour la course par les différents capitaines et les différents directeurs. Comme il a été possible de l'aborder précédemment, le tonnage d'un bâtiment est révélateur du nombre d'hommes, d'armes et de provisions qu'un corsaire peut emporter. De fait, plus un bâtiment a un tonnage élevé, plus il a la capacité d'embarquer une quantité conséquente d'hommes et autres matériaux nécessaires à la croisière du corsaire.



### **Entonnoir 1: Nombre et types d'embarcations adoptées par les corsaires pendant la guerre de Sept Ans.**

Sources : AdBR 200 E 512-519, AdBR 353 E 160-167

Ici, les registres de l'intendance sanitaire ainsi que les minutes notariales de François Bègue ont permis d'établir ce graphique. Sur quatre-vingt-dix-sept embarcations recensées,

l'intendance sanitaire nous en fournit près de quatre-vingt-cinq. Qu'est-il possible de déduire de ce graphique ? Dans un premier temps, une donnée attire tout de suite l'attention. Il s'agit du nombre de « *vaisseaux* » qui sont empruntés pour faire la course à Marseille. Au nombre de vingt-six, il s'agit de l'embarcation la plus prisée des directeurs. Pourquoi donc ? Le vaisseau est par essence le navire « rond », c'est-à-dire qu'il n'est pas trop long pour sa largeur<sup>126</sup>. Ce terme de vaisseau peut à la fois désigner un bâtiment de guerre, mais aussi un bâtiment de commerce ou d'approvisionnement<sup>127</sup>. Pour Daniel Panzac, un vaisseau correspond à un « 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. »<sup>128</sup>. Afin de comprendre les choix des armateurs, il convient de se pencher davantage sur les définitions des trois embarcations les plus prisées des directeurs après le *vaisseau* à savoir : la *barque*, la *pinque* et le *brigantin*. Donner la définition de chaque type d'embarcation dépasserait le cadre de la réalisation actuelle en alourdissant inutilement le propos. Ensuite, avec quatorze bâtiments, la *barque* est le deuxième bâtiment le plus utilisé à la course. Il s'agit là d'un bâtiment destiné à la pêche, aux courtes traversées et au cabotage. Elles peuvent être de différentes tailles puisque les plus petites font de dix à cinquante tonneaux, tandis que les plus grandes peuvent aller jusqu'à cent-cinquante tonneaux<sup>129</sup>.

---

<sup>126</sup> VERGÉ-FRANCESCHI Michel dir., *Dictionnaire d'histoire maritime*, Paris, Robert Laffont, 2002, Volume 2, p. 1443 : « vaisseau ».

<sup>127</sup> *Ibid.*

<sup>128</sup> PANZAC Daniel, *La caravane maritime : Marins européens et marchands ottomans en Méditerranée (1680-1830)*, Paris, CNRS Éditions, 2004, p. 28.

<sup>129</sup> VERGÉ-FRANCESCHI Michel dir., *Dictionnaire op.cit.*, Robert Laffont, Paris, 2002, Volume 1, p. 171 : « Les plus petites, non pontées ou demi-pontées, portent un ou deux mâts à voiles carrées et jaugent de 10 à 50 tx. Les plus importantes, pontées, jaugent jusqu'à 150 tx »

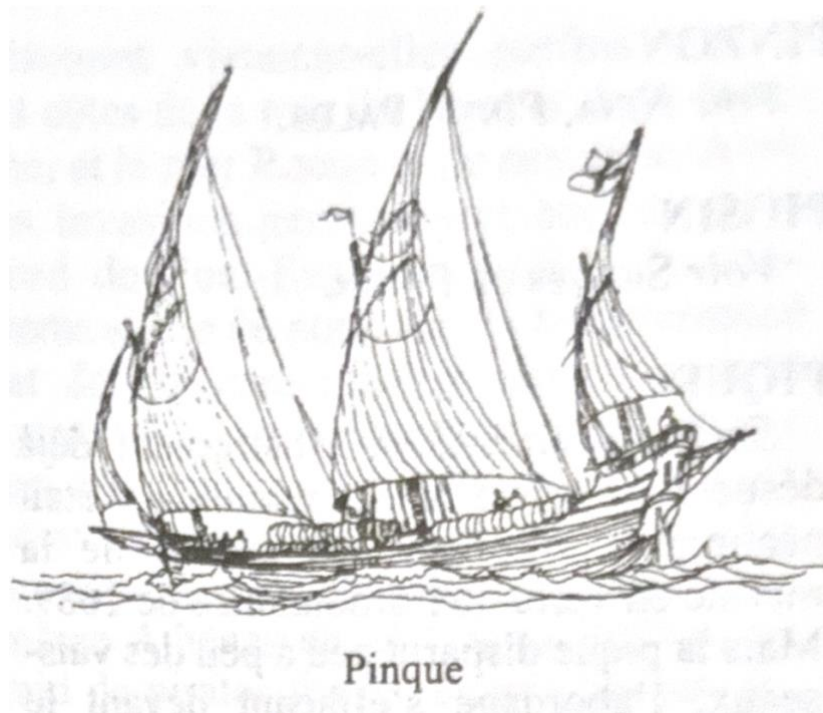


Figure 5 Représentation d'une pinque

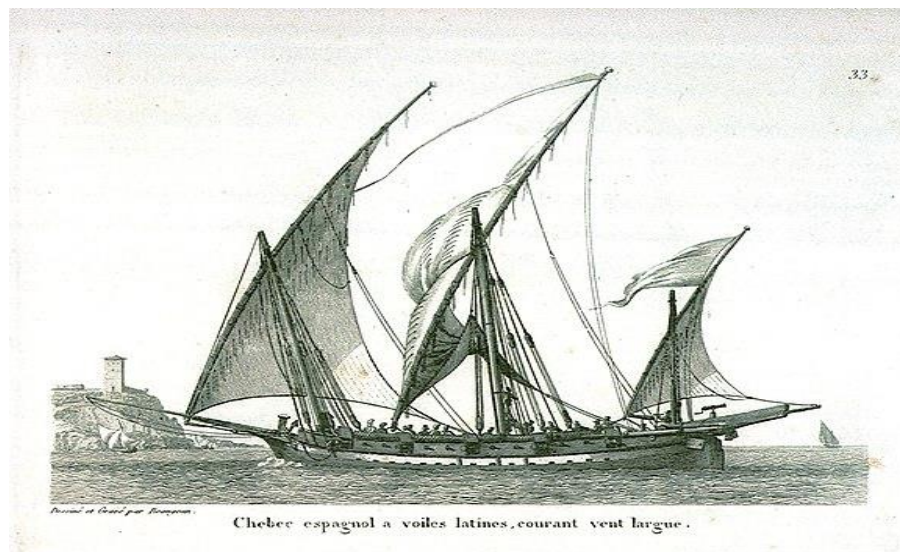


Figure 6 Chébec espagnol à voiles latines de 1826

Pour continuer, avec onze embarcations, la *pinque*. Il s'agit là d'une embarcation qui se rapproche beaucoup du *chébec* car le gréement n'est pas fondamentalement différent de celui-ci. Les grandes unités pouvaient atteindre les trois-cents tonneaux, constituant alors des embarcations importantes. Le bâtiment restait difficilement maniable et était alors réservé au commerce puisque ce n'était pas un bâtiment de grande marche<sup>130</sup>.

<sup>130</sup> VERGÉ-FRANCESCHI Michel dir., *Dictionnaire op. cit.*, Robert Laffont, Paris, 2002, Volume 2, p. 1137.

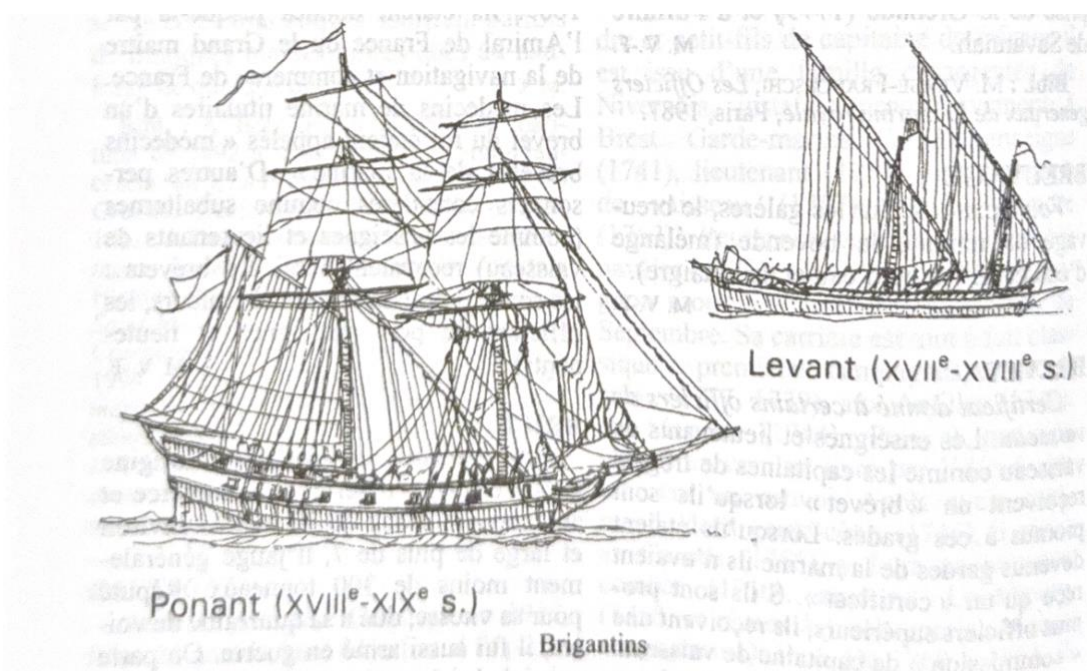


Figure 7 Représentation de deux brigantins. Celui de droite est un brigantin levantin

Enfin, le *brigantin* avec dix bâtiments armés. C'est un petit bâtiment appartenant à la même famille que les galères. Comme il est possible de l'observer ci-dessus, celui-ci peut avoir différentes formes en fonction de la région maritime où il est utilisé. Ce type de bâtiment, réputé pour sa rapidité, était prisé des contrebandiers ou des corsaires<sup>131</sup>. Au XVIII<sup>e</sup> siècle, ce bâtiment possédait deux mâts avec des voiles carrées et d'une portée d'environ deux-cents tonneaux<sup>132</sup>.

Il a été possible d'identifier les types de bâtiments les plus fréquemment employés pour la course à Marseille. Le profil et la définition des trois embarcations les plus empruntées pendant le conflit ont été établis. Désormais, il convient de se poser plusieurs questions. Peut-on, d'une part, établir une corrélation entre le type d'embarcation choisi par les directeurs et la capacité d'accueil en personnel ? Et, d'autre part, est-ce que le tonnage et les dimensions d'un navire peuvent influencer sur sa rentabilité en Méditerranée ?

Il convient donc, dans un premier temps, de se pencher sur les vaisseaux. Ces bâtiments peuvent aller de cent à quatre-cents tonneaux et représenter un bon compromis pour les armateurs. Grâce au tableau de l'annexe n°7, on peut constater l'importante variation du tonnage qu'un vaisseau peut atteindre étant donné l'équipage qu'il transporte. Plus un vaisseau

<sup>131</sup> *Ibid*, Volume 1, p.250.

<sup>132</sup> BUTI Gilbert, HRODEJ Philippe, *op. cit.*, 2021 p. 892.

comporte de membres d'équipage, plus sa capacité de transport et son tonnage sont élevés. Par exemple, des vaisseaux tels que *Le Bien Aimé* (trois-cent-dix membres d'équipages)<sup>133</sup> ou encore *Le Télémaque* (deux-cent-trente-sept membres d'équipages)<sup>134</sup> ont potentiellement un tonnage élevé même si les bâtiments corsaires étaient connus pour être surchargés d'hommes. Cependant, la stratégie de l'armateur et du capitaine entre en compte dans le nombre de marins disponibles sur une embarcation. Est-il certain que, lorsqu'une embarcation est plus lourdement armée (personnel et bouches à feu), celle-ci a plus de chance de succès lorsqu'elle tente d'aborder ou d'intimider un bâtiment de commerce ennemi ?

| Nom du bâtiment                | Nombre d'hommes d'équipage | Nombre de prises |
|--------------------------------|----------------------------|------------------|
| <i>Saint Jean Le Bien Aimé</i> | 335                        | 4                |
| <i>Le Bien Aimé</i>            | 310                        | 2                |
| <i>Le Télémaque</i>            | 237                        | 3                |
| <i>Le Grand Alexandre</i>      | 160                        | 4                |
| <i>Le Roy Gaspard</i>          | 148                        | 3                |
| <i>Le Charron</i>              | 140                        | 1                |
| <i>Le Collibry</i>             | 136                        | 7                |
| <i>La Constance</i>            | 120                        | 1                |
| <i>Le Seterin</i>              | 113                        | 0                |
| <i>Le Fidelle</i>              | 92                         | 0                |
| <i>Le Constantin</i>           | 31                         | 0                |

**Tableau 10 : Vaisseaux dont le nombre de marins est indiqué ainsi que toutes les prises effectuées par ces bâtiments durant la guerre de Sept Ans.**

<sup>133</sup> AdBR, 200 E 512, folio. 536-537.

<sup>134</sup> *Ibid*, 200 E 513, folio. 75-76.

Dans le tableau ci-dessus, il est possible d'observer que le *vaisseau* ayant été le plus fructueux durant la guerre de Sept Ans à Marseille est celui du capitaine Pléville-Le-Pelley. En effet, *Le Collibry* effectue près de sept prises sur quatre années de guerre (1756-1760)<sup>135</sup>. Pour cette donnée-là, la qualité du capitaine joue de manière conséquente sur ces prises. Du fait de son talent, ses faits d'armes et sa renommée, il obtient à l'issue de la guerre de Sept Ans plusieurs promotions conséquentes, jusqu'à être ministre de la marine sous la Révolution et le Directoire (1797-1798)<sup>136</sup>. Si l'on exclut *Le Collibry* de l'équation, les vaisseaux ayant moins de deux-cents hommes embarqués rassemblent cinq prises pour sept corsaires, soit 0,71 prise par corsaire. Si *Le Collibry* est inclus dans le calcul, les vaisseaux ayant moins de deux-cents hommes embarqués rassemblent douze prises pour huit corsaires, ce qui correspond à un rendement de 1,5 prise par corsaire. En revanche, les corsaires de plus de deux-cents hommes présentent un rendement supérieur. Ayant capturé neuf bâtiments pour trois corsaires, ils ont une moyenne de trois prises par corsaire. Donc, en se basant uniquement sur les *vaisseaux*, plus un corsaire est armé lourdement, a-t-il plus de chance d'intercepter, capturer et ramener une prise au port ? En vérité, cela dépend d'autres facteurs qui seront expliqués plus tard dans l'argumentation. En revanche, en cas d'affrontement avec un bâtiment de guerre ou un corsaire ennemi, celui-ci aurait plus de chances d'en sortir indemne, voire de remporter le combat comme le combat entre le brigantin *Le Tigre* commandé par le capitaine Jean-André Arnoux et un senau anglais :

Le 23 se trouvant entre la Gorgone et le Cabrera il a rencontré le senau anglais l'Irlande commandé par le capitaine Guillaume André venant d'Angleterre chargé de harans duquel il s'est emparé après un combat de trois heures et la conduit en cette ville<sup>137</sup>

En observant les autres types d'embarcations qui ont pu servir pendant le conflit, est-il possible d'affirmer que les embarcations les plus lourdement armées entraînent une meilleure rentabilité ?

Pour ce faire, le tableau de l'annexe n°8 aide à la compréhension de notre questionnement. Dans celui-ci, il est possible de retrouver toutes les embarcations ayant servi pendant la guerre de Sept Ans. Afin de faire en sorte que la proportionnalité soit la plus correcte possible, les

---

<sup>135</sup> Il est possible de déduire précédemment que le *Collibry* laissait sa place à *l'Hirondelle* en 1760, elle aussi commandée par le capitaine Pléville-Le-Pelley.

<sup>136</sup> VERGÉ-FRANCESCHI Michel dir., *op. cit.*, Volume 2, p. 1149.

<sup>137</sup> AdBR, 200 E 512, folio. 505.

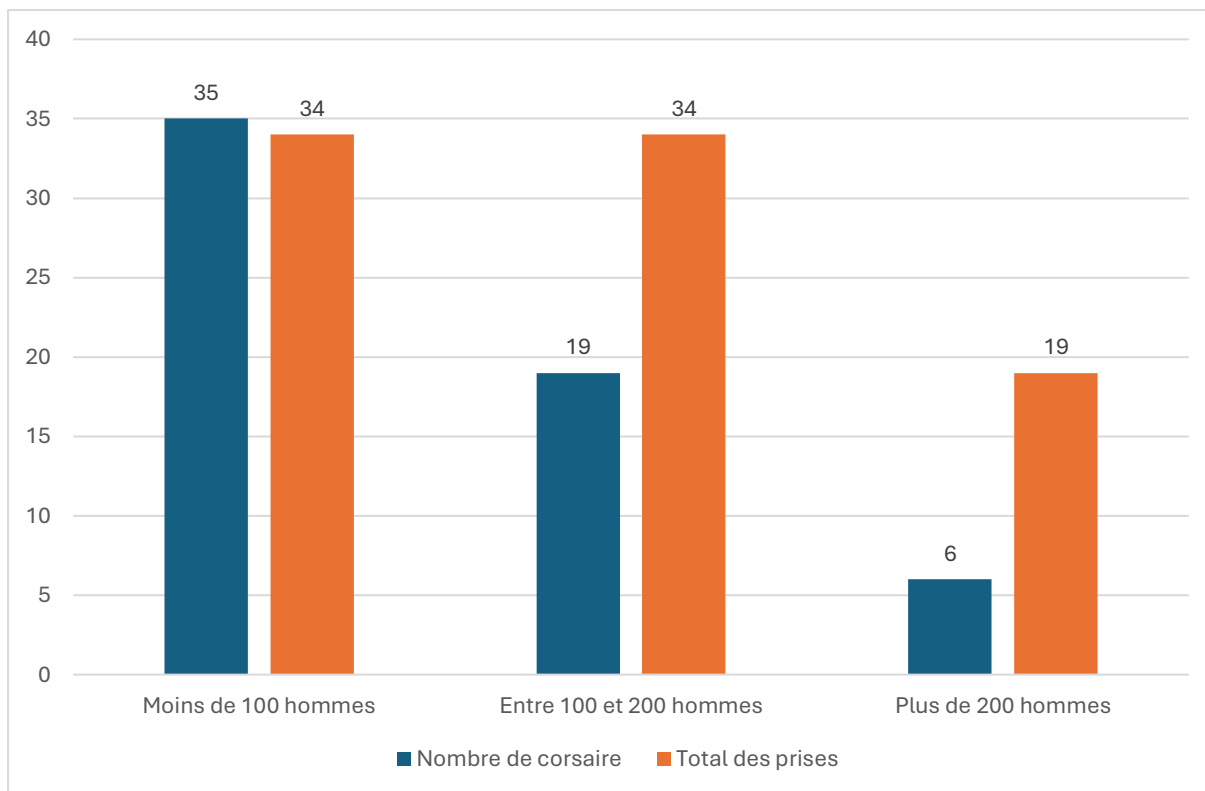
bâtiments dont nous ne connaissons pas l'effectif embarqué, caractérisés par « ? » dans l'annexe 8, sont exclus du calcul. Le total des prises pendant la guerre de Sept Ans passe donc de cent onze à quatre-vingt-sept.

| <b>Corsaires ayant...</b>  | <b>Total des prises</b> |
|----------------------------|-------------------------|
| Moins de 100 hommes        | 34                      |
| Entre 100<br>et 200 hommes | 34                      |
| Plus de 200 hommes         | 19                      |

**Tableau 11 : Nombre de prises effectuées pendant la guerre de Sept Ans en fonction du nombre d'hommes embarqués sur les corsaires**

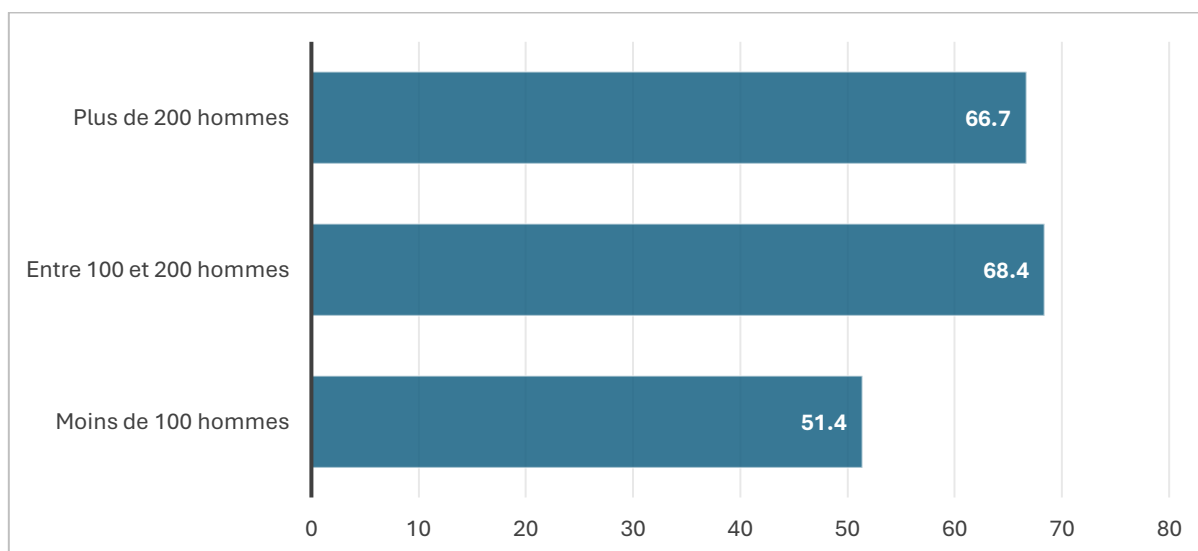
Sources : AdBR 200 E 512-519, AdBR 353 E 160-167

En observant, on peut admettre que la participation desdites embarcations se ferait comme suit : les corsaires de moins de cent hommes ont effectué 39,08% des prises de la guerre de Sept Ans. Il en va de même pour les corsaires ayant entre cent et deux-cents hommes d'équipage, ce qui donne 78,16%. Ainsi, la conclusion logique serait la suivante : les embarcations de plus de deux-cents hommes ne sont pas aussi efficaces étant donné que leur participation dans le total des prises pendant la guerre de Sept Ans s'élevait à 21,84% soit un rendement inférieur de 17,24% par rapport aux deux autres catégories. Il convient tout de même de rappeler que la multitude de facteurs entourant la course reste inexploitée dans cette étude. Les chiffres présentés sont issus d'une conclusion reposant sur un échantillon de taille réduite, n'englobant pas toutes les variables auxquelles la course est sujette. Par exemple, le tonnage précis de chaque prise serait un facteur clé permettant de comprendre la valeur réelle d'une prise effectuée par un ou plusieurs corsaires.



**Histogramme 5 : Nombre de bâtiments corsaires ayant effectué des prises pendant la guerre de Sept Ans en fonction du nombre d'hommes embarqués.**

Sources : AdBR 200 E 512-519, AdBR 353 E 160-167



**Histogramme 6 : Proportion de corsaires, classés selon la taille de leur équipage, revenus à Marseille avec au moins une prise durant la guerre de Sept Ans.**

Sources : AdBR 200 E 512-519, AdBR 353 E 160-167

Cela étant dit, en observant le tableau et l'histogramme ci-dessus, il est possible de remarquer que, proportionnellement, les embarcations de moins de cent hommes d'équipage constituent 39,1% des corsaires ayant ramené des prises au port de Marseille. Parmi les trente-cinq corsaires, dix-sept sont revenus sans butin, soit 48,6% d'entre eux. Ensuite, les bâtiments ayant entre cent et deux-cents hommes ont capturé trente-quatre embarcations. Ici, six d'entre eux sont revenus sans prises, ce qui correspond à 31,6% des bâtiments armés en course. Enfin, les embarcations de plus de deux-cents hommes, au nombre de six, ont rapporté dix-neuf prises, deux d'entre eux n'ont rien rapporté, soit 33,3%. Il est donc possible d'admettre que les embarcations de moins de cent hommes d'équipage sont les moins à même de mener une croisière à bien. Une autre question découle alors de la conclusion précédente : pourquoi armer de petites embarcations pour la course si celles-ci sont moins rentables ?

La réponse à cette question réside dans le fait que la plupart des armateurs sont des négociants. Charles Carrière parle des « négociants-armateurs »<sup>138</sup>. L'unique but de la course reste le profit. Le ou les directeurs qui prennent la décision d'investir dans un bâtiment ne sont pas toujours sûrs d'un retour sur investissement assez rentable pour pouvoir miser de gros fonds sur une embarcation conséquente qui pourrait revenir sans butin, pire encore, coulée bas ou prise par l'ennemi. De fait, l'armement en course de plus petites embarcations qui servent déjà pour le commerce devient une meilleure opportunité pour l'armateur. En construire une uniquement pour la course pourrait s'avérer contre-productif. En gardant à l'esprit que les armateurs sont constamment en quête de profit, d'autres conjonctures peuvent rentrer en compte dans leur décision d'armement.

---

<sup>138</sup> CARRIÈRE Charles, *op. cit.*, Volume 1, p. 523.

## **II. Mener une opération corsaire : pratiques, cibles et adaptations au conflit**

Si la préparation d'une affaire corsaire peut être fastidieuse, comme il a été possible de le voir, en mener une s'avère tout autant complexe. Cette partie de l'argumentation propose d'aborder le noyau opérationnel d'une croisière corsaire. Il s'agit ici de s'intéresser à la manière dont elle est conduite en Méditerranée comme le choix tactique et stratégique des navires engagés, les itinéraires empruntés, la typologie des cibles visées mais aussi les fonctionnalités secondaires de la course tel que le renseignement maritime et la protection du trafic marchand. Des spécificités des bâtiments engagés dans la course aux fonctions secondaires que celle-ci peut avoir, tout en passant par la pratique même de l'opération corsaire, ce travail aborde autrement la phase cruciale d'une croisière pour un bâtiment armé en course en mer Méditerranée.

### **A. La croisière corsaire**

#### *1. Les itinéraires empruntés*

Dans la partie précédente, il a été possible de voir les différentes raisons pour lesquelles les armateurs privilégiaient certaines embarcations plutôt que d'autres. En effet, il a été question de savoir quelle embarcation était la plus efficace uniquement en prenant en compte son tonnage et son nombre d'hommes. Le type d'embarcation, son tonnage et la composition de l'équipage sont les informations économiques les plus importantes pour un armateur<sup>139</sup>. Ici, il s'agit de se concentrer sur les itinéraires qu'empruntent les corsaires et de tenter de dégager certaines ressemblances ou différences entre ceux-ci. Pour ce faire, il convient de mettre en lumière les différents trajets effectués par différents corsaires au cours de la guerre.

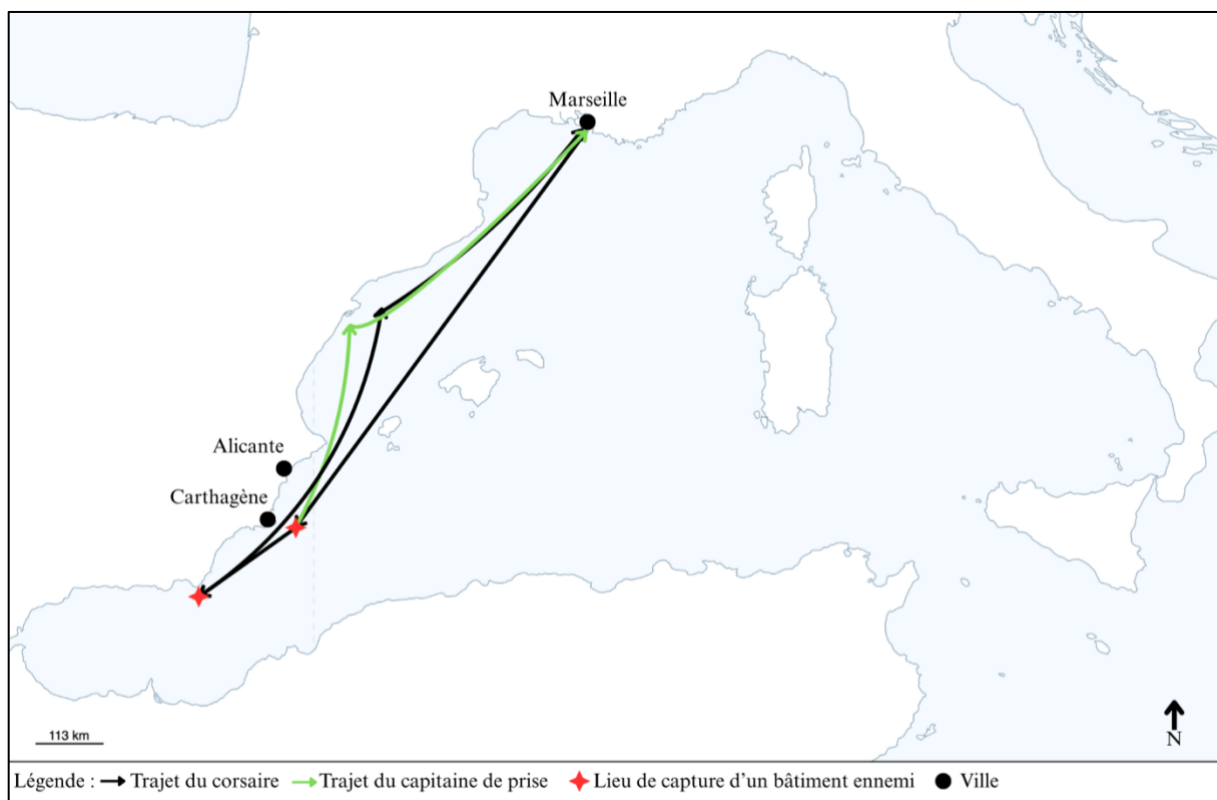
Ci-dessous, deux trajets sont représentés. Le premier concerne le trajet du *Télémaque*, bâtiment commandé par le capitaine Joseph Abeille. La croisière de ce corsaire débuta le 9 novembre 1756, il revient au port de Marseille le 23 février 1757, soit une croisière de trois mois et quatorze jours.

---

<sup>139</sup> Les provisions, les armes, les bouches à feu sont des composantes tout aussi importantes. Cependant, les sources utilisées pour ce mémoire ne nous donnent aucune information concernant ces aspects-là.

Monsieur Guitheriny intendant a reçu la déposition du Cap. Joseph Abeille de la Ciotat commandant le vaisseau le Télémaque équipé de 237 personnes en tout qui a dit avec serment qu'étant parti de cette ville le 9.9<sup>140</sup>

En se basant sur cette déposition et sur celles de ses capitaines de prises du 31 janvier 1757<sup>141</sup> et du 28 février 1757<sup>142</sup>, il a été possible de reconstituer les différents trajets que le corsaire a pu faire. La carte ci-dessous en est le résultat :



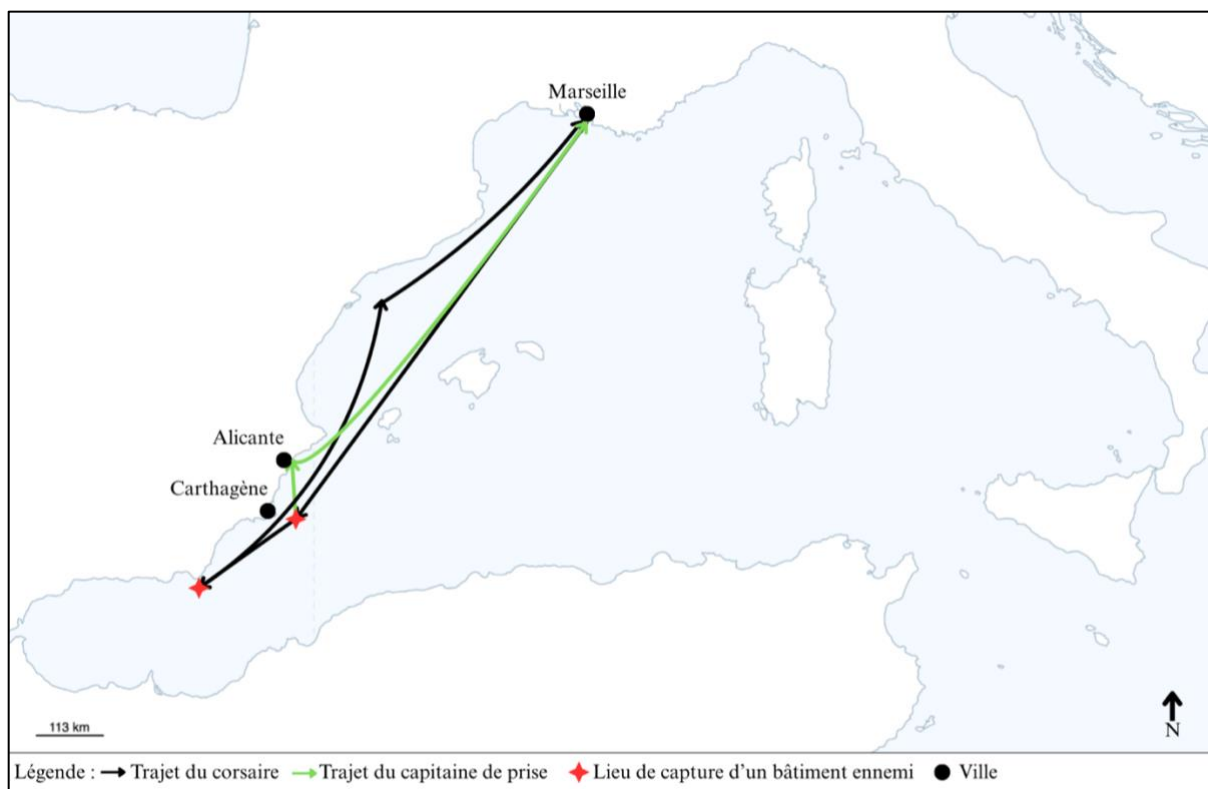
**Carte 1 : Représentation du trajet du corsaire Joseph Abeille et de son capitaine de prise Joseph Mauriez lors de la croisière (9 novembre 1756 - 23 février 1757)**

Sources : AdBR 200 E 513 folio. 33, 75-76.

<sup>140</sup> AdBR 200 E 513, folio. 75-76.

<sup>141</sup> *Ibid*, folio. 33.

<sup>142</sup> *Ibid*, folio. 81.



**Carte 2 : Représentation du trajet du corsaire Joseph Abeille et de son capitaine de prise Antoine Guy lors de la croisière (9 novembre 1756 - 23 février 1757)**

Sources : AdBR 200 E 513 folio. 75-76, folio. 81.

Avant de commencer à décrypter le trajet du corsaire, il semble nécessaire de préciser que toutes les données de la croisière ne nous sont pas entièrement fournies par les registres de l'intendance sanitaire ou de l'amirauté, et encore moins par les minutes notariales de François Bègue. En effet, l'intendant sanitaire, au début de la déposition, nous porte à connaissance du fait que ce n'est qu'après diverses croisières qu'il annonce sa première prise aux alentours de Carthagène.

Monsieur Guitheriny intendant a reçu la déposition du Cap. Joseph Abeille de la Ciotat commandant le vaisseau le Télémaque équipé de 237 personnes en tout qui a dit avec serment qu'étant parti de cette ville le 9.9 et après avoir tenu diverses croisières, il a rencontré le 18 x (décembre) decant Carthagène le Senau Le Berland commandé par le capitaine James Lide Anglais<sup>143</sup>

Le trajet représenté ci-dessus par les deux cartes correspond à la stricte définition de la croisière donnée par le déposant.

<sup>143</sup> AdBR, 200 E 513, folio. 75-76.

Qu'est-il donc possible d'observer ? Dans un premier lieu, le vaisseau de Joseph Abeille comporte deux-cent-trente-sept hommes, ce qui en fait probablement un vaisseau de plus de trois cents tonneaux. L'équipage étant de deux-cent-trente-sept hommes, il est aussi tout à fait possible d'imaginer que le bâtiment comportait quinze à vingt-trois bouches à feu<sup>144</sup>. La section « Marseille » du dictionnaire de Gilbert Buti et Philippe Hrodej confirme cette hypothèse : « En 1756, ce sont les vaisseaux *Télémaque* du capitaine Félix Contrepoint (300 tx, 20 canons, 300 hommes d'équipage) »<sup>145</sup>. Ensuite, en observant sa croisière attentivement, il est possible d'observer qu'il ne navigue presque jamais loin des côtes, en « cabotage ». De plus, le capitaine Abeille navigue plutôt loin des bases navales françaises. En effet, même si Minorque fut prise dès le début de la guerre (28 juin 1756<sup>146</sup>), le Royaume d'Espagne ne rentre en guerre qu'en 1762. Le détroit de Gibraltar appartenant au Royaume-Uni depuis 1708, à l'issue de la guerre de Succession d'Espagne, il constitue une base stratégique essentielle pour le contrôle de la Méditerranée occidentale et de la route du Levant<sup>147</sup>. Si Minorque constitue pour le Royaume de France un nouveau point d'ancrage essentiel qui lui permet, durant les premières années de la guerre, de contrôler efficacement le trafic maritime, la zone d'influence de la base navale britannique de Gibraltar reste conséquente. Pour un corsaire moins lourdement armé que *Le Télémaque*, se trouver aussi près du détroit pourrait inciter des bâtiments, de guerre ou corsaires, à le prendre en chasse. Cependant, *Le Télémaque* parvient à faire deux prises et à rentrer à Marseille. La localisation de ses prises est intéressante. Il est possible de remarquer au travers de la carte n°2 et de la déposition donnée ci-dessus que le corsaire a saisi *Le Berland* aux abords de Carthagène. De fait, le corsaire est à l'image d'un oiseau de proie comme le souligne Florence Le Guellaff<sup>148</sup>. Tout comme un corsaire peut observer pendant plusieurs heures la marche d'un convoi, rôder aux abords des ports pour appréhender un bâtiment y entrant ou en sortant est alors une méthode tout aussi efficace pour capturer un bâtiment adverse<sup>149</sup>.

Observons désormais le brigantin *Le Fleuron* commandé par le capitaine Jean André Arnoux de La Ciotat, fort de cent-deux hommes. Cette embarcation fait sa première apparition dans les registres de l'intendance sanitaire le 27 mars 1757 :

---

<sup>144</sup> ACERRA Martine, ZYSBERG André, *L'essor des marines de guerre européennes vers 1680 vers 1790*, Paris, SEDES, 1997, p. 220.

<sup>145</sup> BUTI Gilbert, HRODEJ Philippe, *op. cit.*, p. 516.

<sup>146</sup> MONAQUE Rémi, *op. cit.*, p. 167.

<sup>147</sup> DZIEMBOWSKI Edmond, *La guerre de Sept Ans*, Paris, Perrin, 2015, p.176.

<sup>148</sup> LE GUELAFF Florence, *Armements en course et droit des prises maritimes (1792-1856)*, Presses Universitaires de Nancy, Nancy, p. 326.

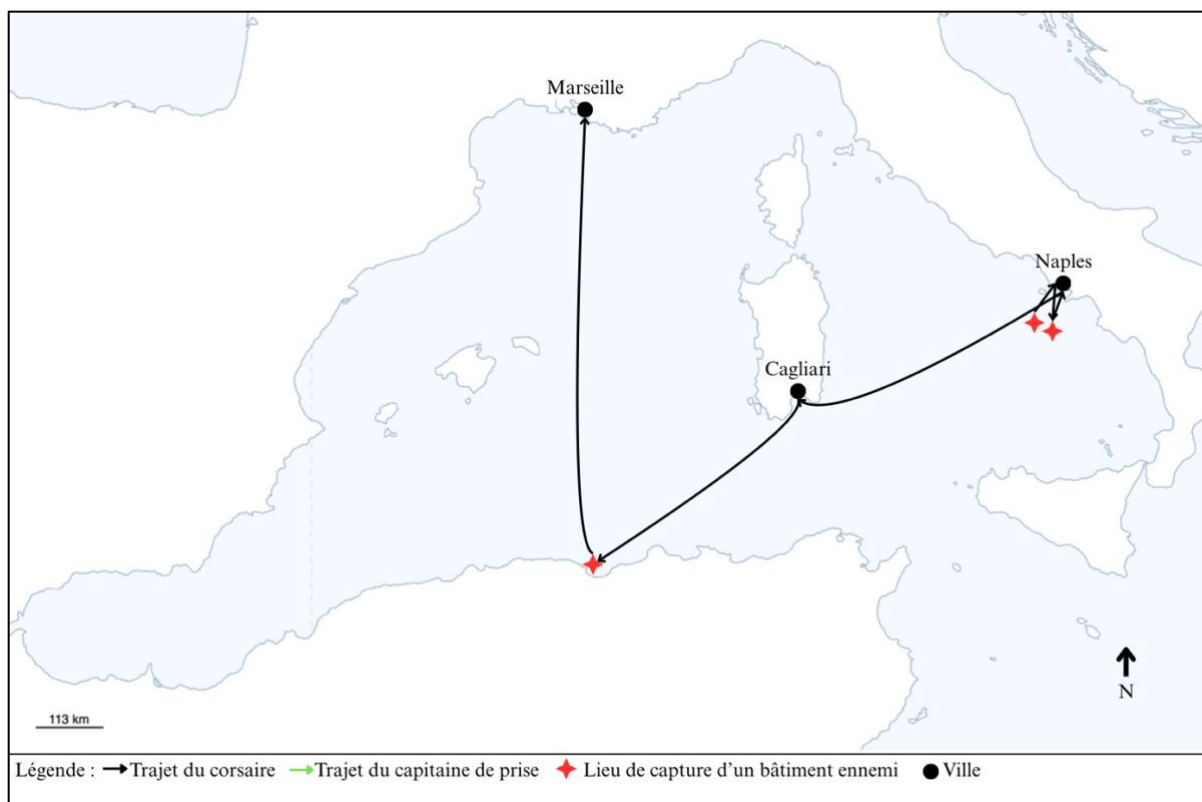
<sup>149</sup> *Ibidem*.

Monsieur Delabat intendant a reçu la déposition du capitaine Jean André Arnoux de La Ciotat commandant le brigantin Le Fleuron armé en course équipé de 102 personnes en tout qui a dit avec serment qu'après avoir tenu diverses croisières il s'est emparé le 25 janvier sur la cote de Naples en compagnie du capitaine Robert de cette ville commandant une tartane armée en course du Senau nommé la frégate Sibile commandée par le capitaine Martin Robert Anglois venant d'Angleterre chargée de Harang et de plomb que le déposant a conduit a la rade de Baye que le 16 février étant toujours sur la côte de Naples il s'est emparé avec le capitaine Aramelle commandant une tartane armée en course d'un vaisseau suédois venant d'angleterre chargé de haran et de cuivre destiné pour Naples qu'il a aussi conduit a la rade de Baye il a mouillé a Caillary le 19 et n est parti le 26 il ajoute qu'une frégate de guerre anglaise montée de 40 canons en a fait voile le 25 que le 27 étant sur le cap Carbonnaire il a encore pris un vaisseau Danois venant d'angleterre chargé de Harang blanc et d'une partie d'Étain dont a confié le commandement au sieur Jean-François Angelfat capitaine de prise et qui le 25 du mois étant vers l'isle de Saint Pierre il a rencontré le capitaine honoré André venant de Suirne avec lequel il a communiqué. Il a remis sa patente.<sup>150</sup>

Cette déposition fournie par le capitaine Jean André Arnoux de La Ciotat nous permet de dresser la carte suivante :

---

<sup>150</sup> AdBR 200 E 513, folio. 127-128.

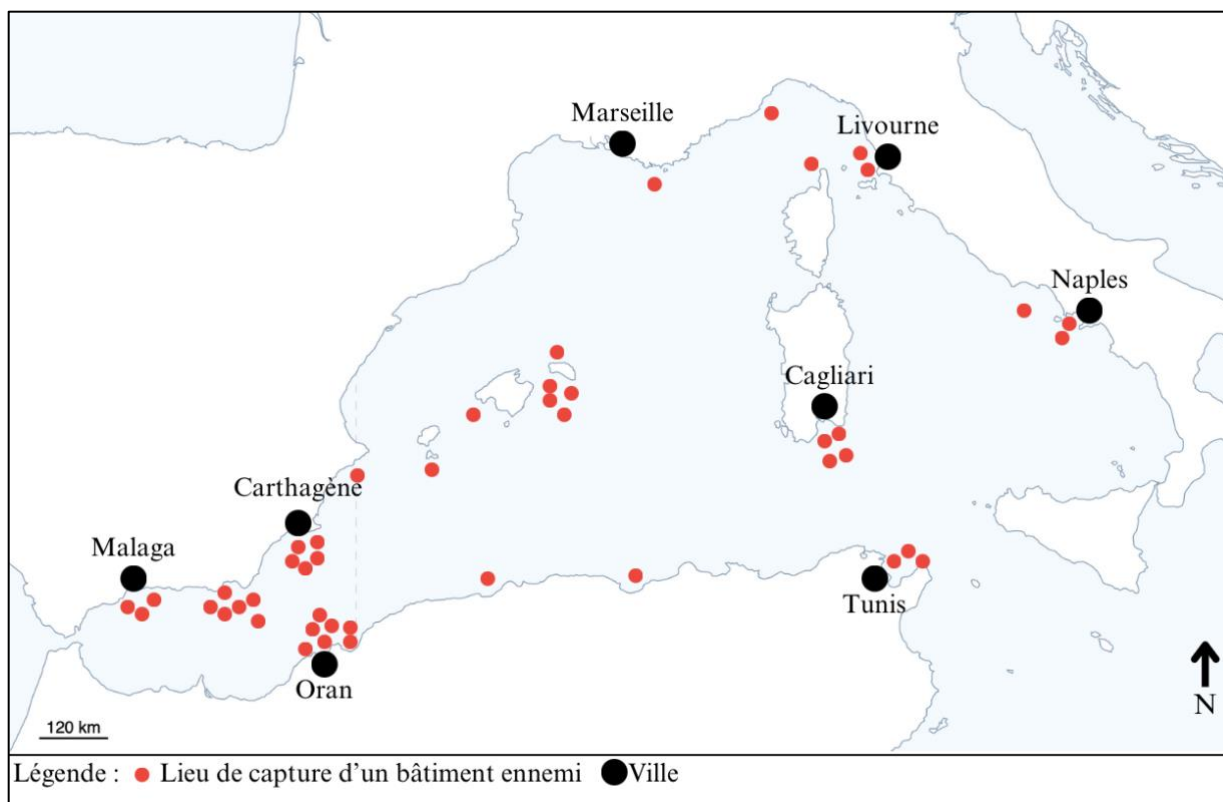


**Carte 3 : Représentation du trajet du corsaire Jean André Arnoux selon sa déposition donnée à l'intendance sanitaire**

Sources : AdBR, 200 E 513, folio. 127-128.

Il est possible de remarquer en comparant la carte 1, 2 et 3, que les trajets des deux corsaires sont pour le moins très similaires. En effet, bien qu'ils ne soient pas dans la même zone de chasse, les deux corsaires opèrent et effectuent 100% de leurs prises près des côtes<sup>151</sup>.

<sup>151</sup> BUTI Gilbert, HRODEJ Philippe, *op. cit.*, p. 892 : « cabotage ».



**Carte 4 : Totalité des prises faites par les corsaires marseillais durant l'année 1757**

Sources : AdBR 200 E 513.

Comme le montre la carte ci-dessus, les côtes constituent pour les corsaires des endroits parfaits pour tendre des embuscades en Méditerranée. Les abords des villes comme Malaga, Oran, Carthagène sont les lieux de prises à densité maximale. Sur l'échantillon emprunté, l'écrasante majorité des prises est réalisée au voisinage immédiat des côtes, la haute mer ne représente qu'une fraction marginale.

L'examen des croisières du *Télémaque* et du *Fleuron* met en évidence un trait commun à l'ensemble de la course marseillaise : les itinéraires suivis longent systématiquement les côtes dans la logique du « cabotage ». Qu'il s'agisse de vaisseaux de fort tonnage ou de brigantins plus légers, les corsaires privilégient les abords des littoraux, sources de prises et propices aux embuscades. Les traversées en haute mer étaient alors beaucoup moins productives. De manière générale, le nombre de personnel dans une embarcation marchande est quatre à cinq fois inférieur à celui d'un corsaire<sup>152</sup>. En s'appuyant sur des exemples de marchands faisant des déclarations au bureau de la santé, il est possible de remarquer que la plupart des embarcations

<sup>152</sup> AUMONT Michel, *op. cit.*, PUR, Rennes, p. 335.

comportent très peu d'hommes comme le montrent les exemples du patron Jean Valansola<sup>153</sup>, ou encore de Jean-Pierre Combe<sup>154</sup>. L'efficacité des prises dépend moins du type de bâtiment et du personnel à bord choisi que du choix des zones de chasses, toujours situées au voisinage des côtes espagnoles, barbaresques ou italiennes. Cependant, un bâtiment mieux armé et plus nombreux en hommes s'assure une plus grande protection face à un corsaire ennemi, ou un bâtiment de guerre, augmentant alors ses chances de survivabilité. Néanmoins, nombre de capitaines reviennent sans aucune prise, malgré des trajets similaires à ceux de leurs confrères. C'est ce constat qui conduit à s'interroger, au-delà des itinéraires, sur les comportements adoptés en mer et sur les facteurs qui peuvent expliquer l'absence de résultats.

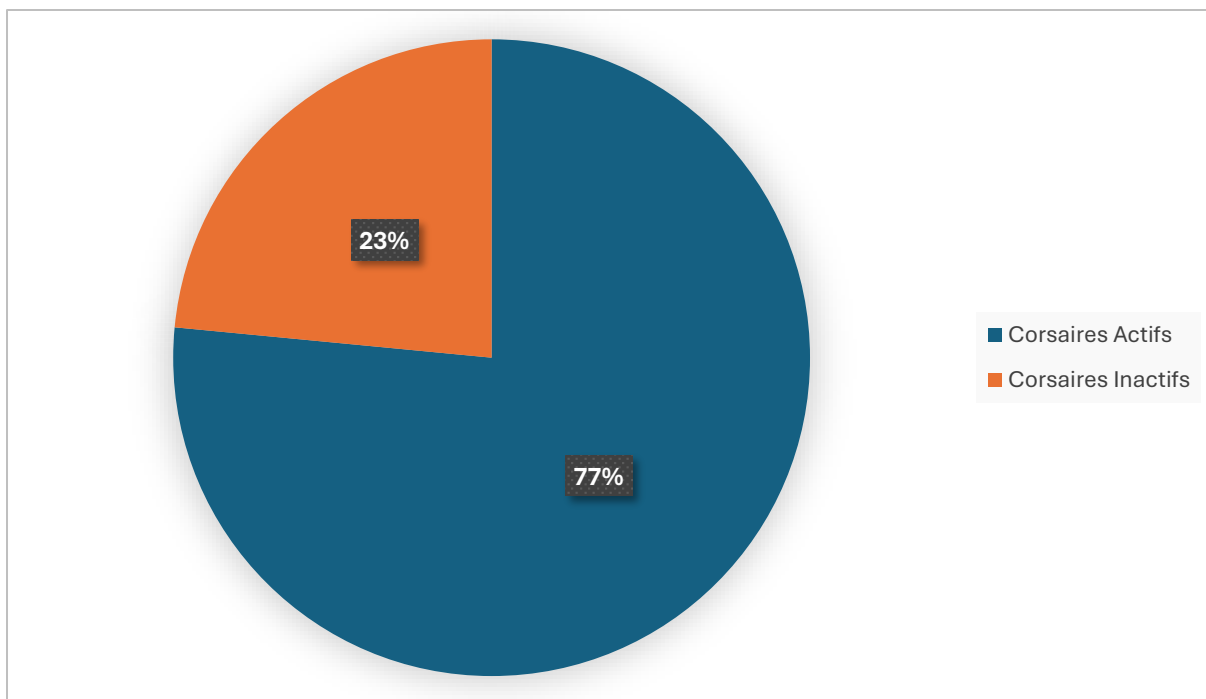
## *2. Croisière infructueuse : des comportements associés à l'absence de résultat ?*

Il s'agit ici de savoir si l'infructuosité d'une croisière, c'est-à-dire l'absence d'atteinte des objectifs fixés à savoir la prise d'un bâtiment ennemi, révèle des comportements spécifiques au niveau individuel ou bien collectif. Pour ce faire, les trajets empruntés par les corsaires qui n'ont pas su ramener de prises sont ici étudiés. Dans un premier temps, le recensement du nombre de corsaires concernés est effectué, ainsi que l'identification des types d'embarcation employés à la course par ces corsaires.

---

<sup>153</sup> AdBR 200 E 518, folio. 113 : « Patron Jean Valansola Napolitain commandant la pinque la Vierge des carmes équipé de 12 personnes »

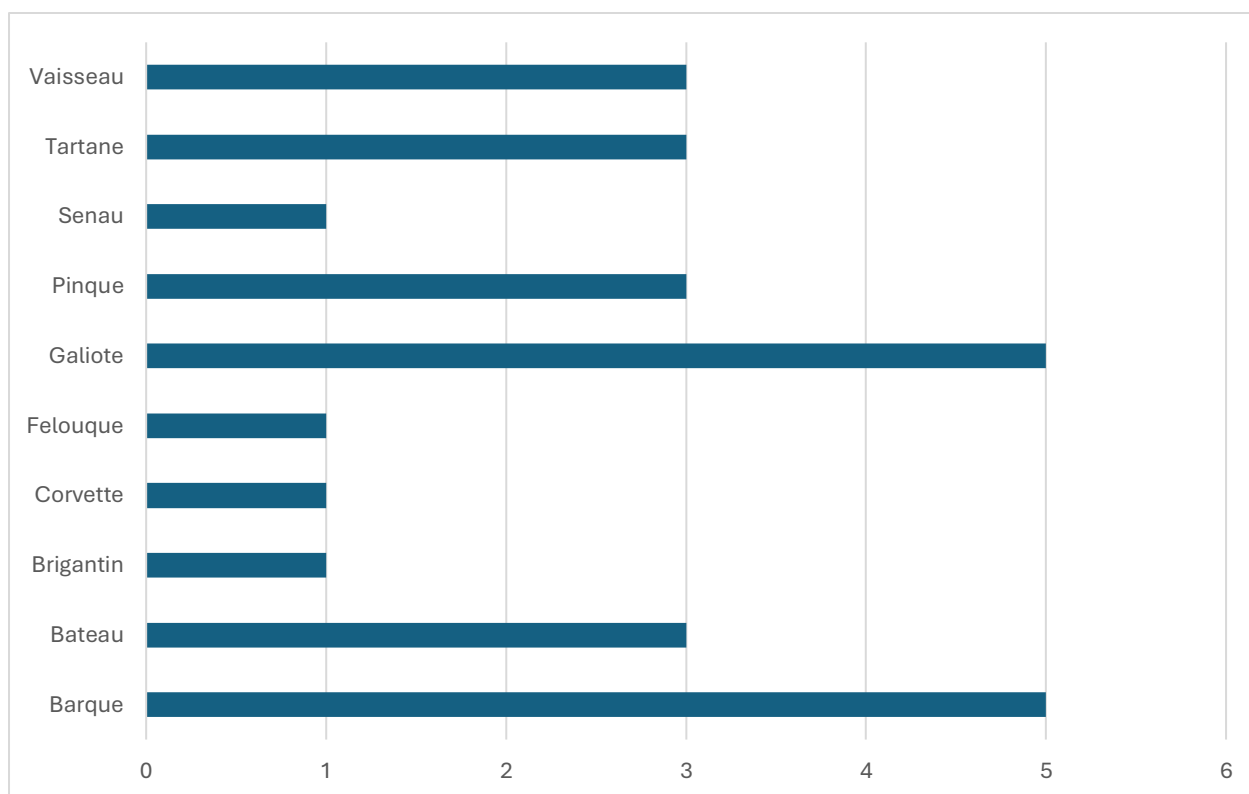
<sup>154</sup> *Ibid*, 200 E 515, folio. 61 : « Patron César Nazin Génois commandant la pinque J.M.J. équipée de 11 personnes en tout »



**Diagramme 3 : Proportion du nombre de corsaires actifs et inactifs durant la guerre de Sept Ans.**

Sources : AdBR 200 E 512-519, AdBR 353 E 160-167

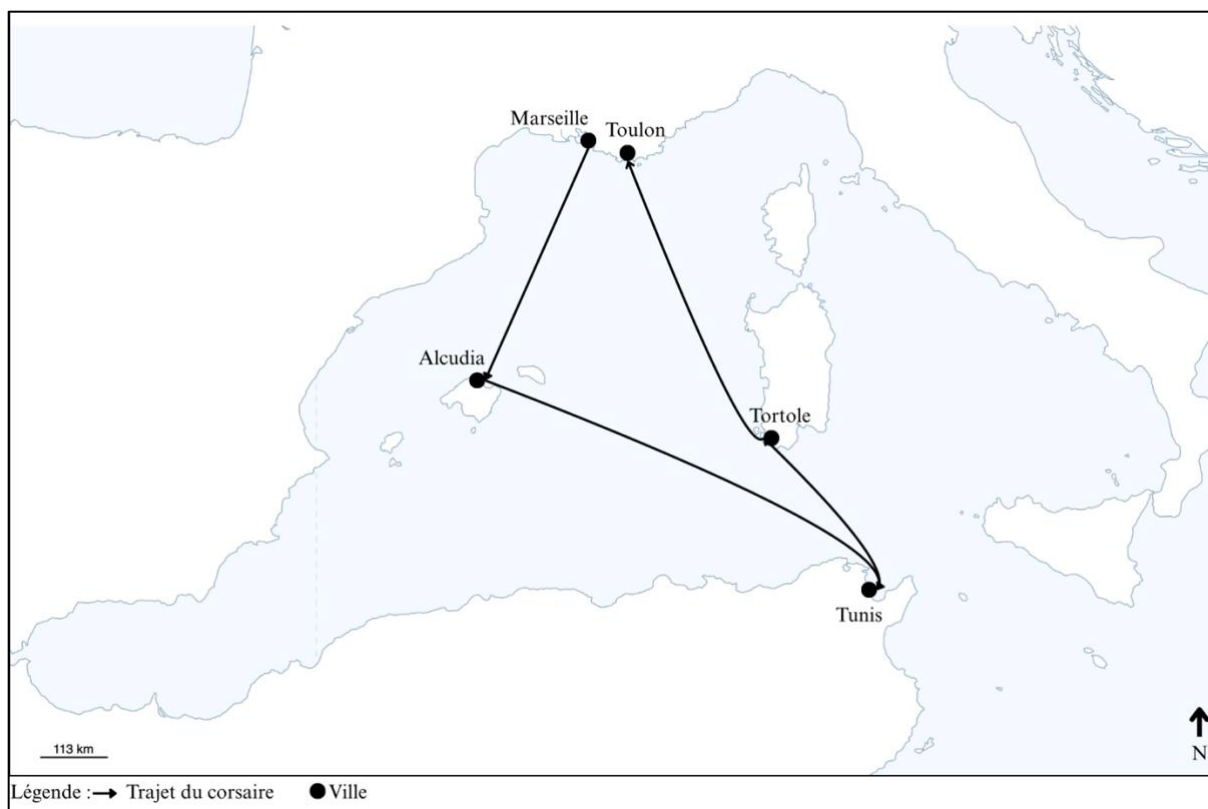
La répartition met en évidence qu'environ 23% des corsaires ayant effectivement navigué pendant le conflit rentrent à Marseille sans butin. Ce pourcentage qui n'est pas anecdotique invite à penser l'échec comme une composante structurelle de la course et non pas comme une exception. L'histogramme ci-dessous précise la typologie des bâtiments impliqués dans ces retours sans capture.



**Histogramme 7 : Types d'embarcation utilisés par les corsaires inactifs en Méditerranée pendant la guerre de Sept Ans.**

Sources : AdBR 200 E 512-519, AdBR 353 E 160-167

Il reste à clarifier cette notion d'« inactivité ». Certains armements sont mixtes et peuvent biaiser l'appréciation des résultats. En effet, afin de sécuriser un rendement, il est possible qu'un armateur décide de placer son embarcation en course et marchandises afin de sécuriser un revenu (celui du commerce) tout en le défendant face à d'éventuels attaquants. L'armement de son embarcation lui permet alors de profiter de la conjoncture de la guerre afin de, potentiellement, récupérer un ou plusieurs bâtiments ennemis. Cependant, aucun des corsaires mentionnés dans l'annexe n°8 ne sont présents dans les registres d'armement en course et en marchandises. Ici, l'hypothèse d'un simple effet de statut, c'est-à-dire l'armement en course et marchandises, peut être écarté pour ces dossiers. Se pose dès lors la question d'un effet d'itinéraire : les échecs constatés relèvent-ils d'un mauvais choix de zone de chasse ou d'une concurrence trop forte ?

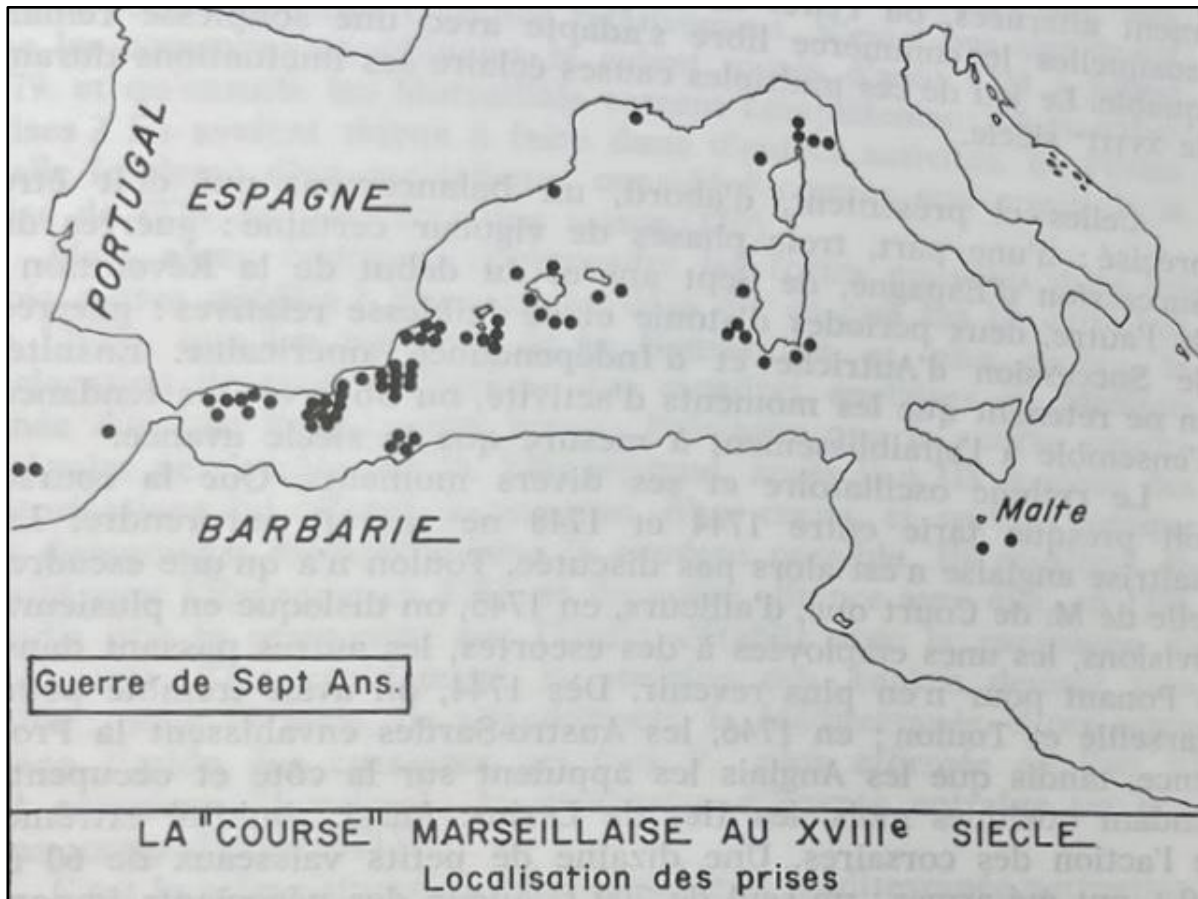


**Carte 5 : Représentation de la croisière de la barque *L'Entreprenante* commandée par le capitaine Henri Saurin de Toulon pendant la guerre de Sept Ans.**

Sources : AdBR 200 E 514 folio. 170-171

Malheureusement, il est impossible dans cette étude de définir avec précision la ou les raisons pour lesquelles un corsaire n'a pas pu ramener des prises juste à partir d'un trajet. En effet, on observe sur la carte ci-dessus que le corsaire Henri Saurin a effectué un trajet dans les zones précises où d'autres corsaires ont pu faire des prises. Cependant, il est aisé de remarquer que la route empruntée par *L'Entreprenante* ne correspond pas aux lieux de prises les plus récurrents dans la carte produite par Charles Carrière ou dans la carte n°4 qui recense uniquement les prises faites durant l'année 1757. L'observation cartographique fait apparaître un vrai décalage entre la présence corsaire et un rendement effectif ce qui suggère que l'exposition à des couloirs de trafic ne suffit pas. La simple proximité spatiale avec les zones actives ne garantit pas une prise certaine, surtout que la pratique du convoi protège les embarcations anglaises, faire face à « un marchand de boulet »<sup>155</sup> ne se présente donc pas comme une solution viable.

<sup>155</sup> CARRIÈRE Charles, *op.cit.*, Volume I, p. 524.



**Carte 6 : Représentation de la totalité des prises effectuées par les corsaires marseillais durant la guerre de Sept Ans.**

Source : CARRIÈRE Charles, *op. cit.*, Volume II, Institut historique de Provence, 1973, p. 527.

La superposition des cartes que nous avons produites avec celle des trajets « infructueux » confirme l'importance du littoral et des côtes pour les corsaires. Les côtes, les détroits, les avant-ports produisent les meilleurs rendements tandis que les parcours linéaires exposent à des rencontres aléatoires qui sont donc peu productives. Pour autant, certains corsaires utilisant ces endroits efficaces reviennent malgré tout sans prise, nous poussant à envisager d'autres facteurs.

D'où une seconde hypothèse, non géographique : la vie à bord et le climat social de l'embarcation corsaire. Si les trajets des corsaires inactifs ne nous communiquent pas d'informations supplémentaires quant aux raisons de ce qui pourraient s'apparenter à un échec, la vie à bord de l'embarcation le pourrait. En ce qui la concerne, les sources utilisées ici ne nous permettent aucunement d'émettre une quelconque hypothèse à ce sujet. Cependant, plusieurs minutes du notaire François Bègue ont pu susciter un certain intérêt quant à une partie de cette vie dans le navire, notamment lors de la prise d'un navire corsaire. En effet, lors d'une

« déclaration de vérité » chez le notaire, les matelots Gaspard Floraciauly, Pascal Jean (tous deux Marseillais) et Jean Compa (Calabrais) rapportent dans la déposition du 11 juillet 1757 les ordres du capitaine Jean-André Arnoux. Le capitaine Arnoux demande explicitement à son équipage de cacher la réelle origine du navire qu'ils ont pris afin que celui-ci soit jugé « de bonne prise » par l'amiral :

Le capitaine Arnoux recommanda aux déclarants et a tout le reste de l'équipage de ne point dire qu'ils eurent trouvé leurs passeports, pavillons ni carte napolitaine. Leur assurant par ce moyen que la prise se voit bonne ce que les déclarants attestent avoir entendus de leurs propres oreilles<sup>156</sup>

De plus, 16 jours plus tard, le 27 juillet 1757, Georges Camailliere, matelot marseillais du capitaine Arnoux, corrobore la version des faits des trois autres matelots :

Georges Camailliere matelot cy devant embarqué sur le brigantin corsaire commandé par le capitaine Arnoux lequel a de son gré déclaré et attesté en faveur de la vérité qu'il était sur le brigantin lorsqu'ils prirent le vaisseau napolitain appelé la Victoire ; qu'ils conduisirent cette prise a Mahon et que lorsqu'ils furent arrivé le déclarant vit qu'on déchargea un sac de dessus le vaisseau pris, lequel ayant été mis dans la chaloupe fut porté a bord du brigantin et était le déclarant auquel le capitaine Arnoux a remis lui-même lui disant d'aller le cacher et de rien dire à personne<sup>157</sup>

*La Victoire* n'apparaît pas dans les registres de l'intendance sanitaire de Marseille. Deux issues sont donc envisageables. La première étant que la cargaison et le navire ont bien été vendus et écoulés à Mahon. La seconde serait que la prise ait été laissée pour compte, sachant que celle-ci serait une « main levée ». Les sources à notre disposition ne permettent pas de trancher. La seule certitude qu'il est possible d'avoir est que ce vaisseau napolitain nommé *La Victoire* ne fut pas ramené à Marseille. Ces dépositions faites par quatre matelots de l'équipage du brigantin de Jean-André Arnoux montrent qu'il est possible d'avoir des divergences, des conflits au sein des équipages corsaires. Même si le cas qui a été étudié ne relève pas d'une mutinerie à proprement parler, il est tout de même possible d'en voir éclater au sein de bâtiments corsaires<sup>158</sup>.

En conclusion, l'étude des croisières dites « infructueuses » invite à décentrer l'analyse. L'itinéraire compte, mais l'absence de résultats procède d'une combinaison de facteurs

---

<sup>156</sup> AdBR, 353 E 161, folio. 529v-530v.

<sup>157</sup> *Ibid*, folio. 576v-577v.

<sup>158</sup> AUMONT Michel, *op. cit.*, p. 425-426.

opérationnels, institutionnels et sociaux. Le cas du capitaine Arnoux et de l'embarcation napolitaine *La Victoire* illustre ces frictions et déports qui perturbent la chaîne de valeur de la course. Les cartes, quant à elles, confirment la primauté des côtes qui offrent un théâtre favorable pour le corsaire, sans oublier que le climat à bord conditionne le rendement, bien que ces deux seules valeurs ne suffisent pas en elles-mêmes à définir les réelles raisons de l'échec d'une croisière. Pour la suite de ce travail, les sources disponibles nous fournissent en détail les circonstances et les nationalités des prises capturées. Entre pratiques de prises et identité des bâtiments pris par les corsaires marseillais, un champ d'observation privilégié pour analyser leurs pratiques se définit.

## B. Qui est capturé ? Cibles, pratiques de prise

### 1. *Nationalités et profils des bâtiments capturés*

Les opérations navales pendant une guerre asphyxient et paralysent bien souvent les échanges commerciaux<sup>159</sup>. En effet, pendant un conflit armé, plusieurs conjonctures permettent de comprendre le ralentissement des opérations commerciales. Il est possible de citer le fort ralentissement des constructions navales<sup>160</sup>, la forte baisse des transactions commerciales ou encore la baisse des entrées de navires dans le port comme les bâtiments arrivés de Guyane<sup>161</sup>. Cependant, la guerre commerciale ouvre aussi des opportunités pour les armateurs marseillais<sup>162</sup>. Pour ce qui est du total des prises effectuées en Méditerranée, il est possible d'en relever cent-dix à partir des registres de l'intendance sanitaire<sup>163</sup>.

L'utilisation des minutes de Bègue est exclue ici. En effet, l'ajout des mentions des prises pourraient fausser les statistiques établies puisque certaines de ces prises pourraient correspondre à celles qui ont été relevées dans les registres de l'intendance sanitaire. Cependant, comme il n'y a parfois aucune indication sur la date ni sur le nom du navire capturé, le tableau de l'annexe n°8 exclut ces potentiels doubles qui nuiraient à cette étude.

Cela étant dit, il est possible d'observer que la nationalité et le profil des bâtiments capturés par les corsaires marseillais en Méditerranée présentent certaines caractéristiques. Le profil des prises est répétitif puisque 79,5% de celles-ci possèdent le pavillon britannique. Pour le reste, comme le montre l'histogramme ci-dessous, il s'agit d'autres États tel que les Provinces-Unies, le Royaume de Danemark, celui de Naples et de Suède, ou encore la république de Gênes et le duché de Toscane.

---

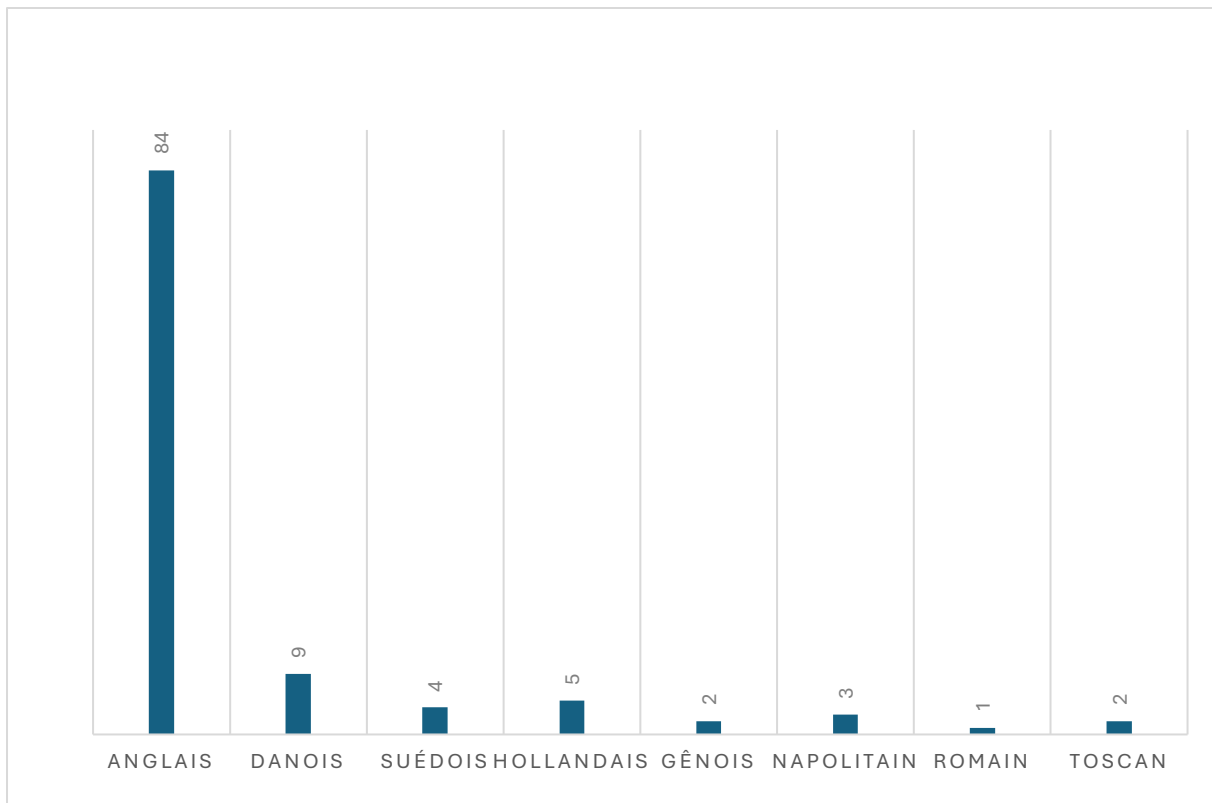
<sup>159</sup> CARRIÈRE Charles, *op.cit.*, Volume II, p. 486.

<sup>160</sup> *Ibid.*

<sup>161</sup> *Ibid.*, p. 487.

<sup>162</sup> BUTI Gilbert, « Entre guerre et marchandise. Commissions et lettres de marque délivrées à Marseille au temps de Louis XIV. » Bartolotti Fabien ; Buti Gilbert ; Daumalin Xavier ; Raveux Olivier. *Les outils de l'activité portuaire maritime en Europe méditerranéenne et atlantique, XVIIe-XXe siècle*, Presses Universitaires de Provence, pp.257-272, 2021, 9791032003206. hal-03571895

<sup>163</sup> Voir annexe n°8.

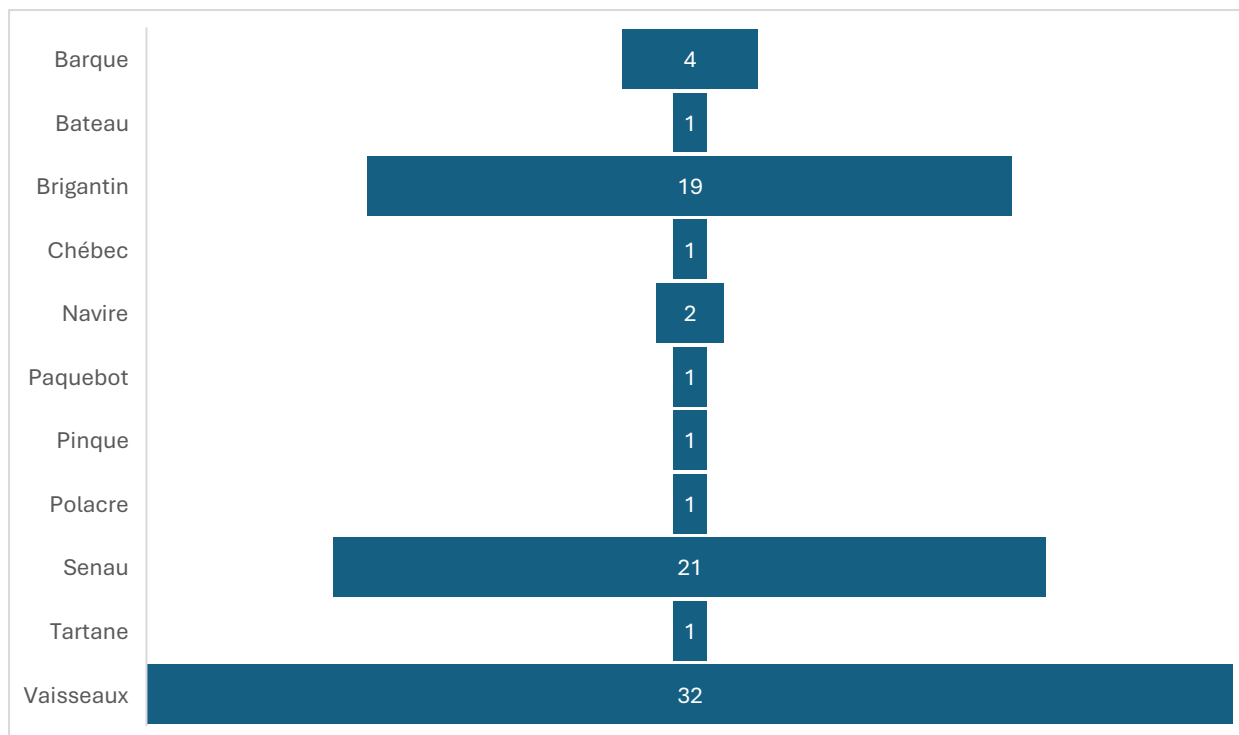


**Histogramme 8 : Représentation de la totalité des bâtiments pris par les corsaires français pendant la guerre de Sept Ans et le pavillon qu'ils arboraient lors de la capture.**

Sources : AdBR 200 E 512-519

Pour le reste du spectre, l'histogramme n°7 (p.67) met en évidence une pluralité de pavillons : Provinces-Unies, Danemark, Suède, Royaume de Naples, République de Gênes, duché de Toscane. Leur part, bien que minoritaire, n'est pas anecdotique. Elle renvoie à des circulations de neutres qui alimentent les marchés régionaux en denrées. La présence de ces pavillons dans les prises signale un enjeu juridique et diplomatique qu'on retrouve au cœur des pratiques de prise.

Les Anglais représentent la plus grande part des embarcations capturées par les corsaires. Cette prépondérance invite donc à s'interroger plus précisément sur le type et la nature des embarcations employées par les Britanniques dans le commerce méditerranéen et qui tombèrent aux mains des corsaires marseillais.



**Entonnoir 2 : Types d'embarcations saisies par les corsaires pendant la guerre de Sept Ans.**

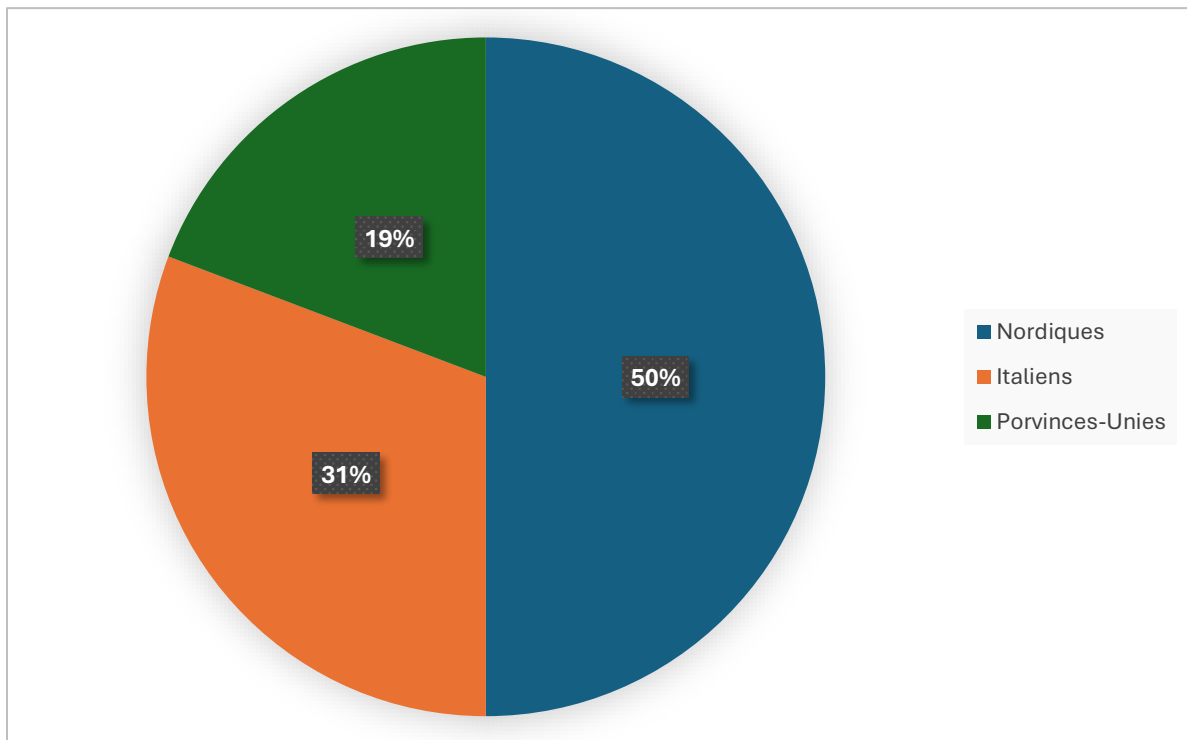
Sources : AdBR 200 E 512-519

L'analyse de cet entonnoir montre bien la grande diversité des bâtiments saisis par les corsaires marseillais pendant la guerre de Sept Ans. Les bâtiments les plus fréquemment empruntés pour le commerce sont donc, dans l'ordre : les vaisseaux, les senaux et les brigantins. Il s'agit là de bâtiments typiques du cabotage méditerranéen<sup>164</sup>. La présence récurrente de telles unités, rapides et maniables, montre que la course marseillaise visait à intercepter un trafic de proximité. En définitive, les Anglais font donc l'objet de la majorité des prises. Cependant, les corsaires ne limitent pas à ces seuls adversaires, une part non négligeable des captures concerne aussi des bâtiments qui battent pavillon neutre, leur présence soulève donc d'autres enjeux.

<sup>164</sup> BUTI, Gilbert, « Aller en caravane : le cabotage lointain en Méditerranée, XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles. » *Revue d'histoire moderne & contemporaine*, no52-1(1), p. 7-38. <https://doi.org/10.3917/rhmc.521.0007> : « Cette navigation n'exigeait pas un navire caravanier spécialisé. La plupart des types de bâtiments qui composaient les flottes méditerranéennes se retrouvaient dans les circuits du cabotage levantin : de très rares bateaux (10 à 15 tonneaux de portée moyenne déclarée) ou vaisseaux (plus de 200 tx), quelques brigantins, polacres, bombardes, senaus, corvettes (120-200 tx) mais surtout des pinques et des tartanes (40-80 tx) et plus encore des barques (80-120 tx). »

## 2. La place des neutres

Ces bâtiments, arborant un pavillon d'un État qui n'est pas en guerre avec le Royaume de France, ont toutefois été capturés par les corsaires. Ces captures révèlent alors une certaine ambiguïté d'une neutralité souvent fragile et régulière pouvant être contestée par la pratique corsaire. Plusieurs interrogations surgissent : pourquoi les corsaires français s'en sont-ils emparés ? Quelles sont les différentes raisons pour lesquelles les Marseillais se sont emparés de telles embarcations ? Pour pouvoir comprendre cet aspect-là, il est nécessaire de porter l'attention sur les circonstances de la capture de ces bâtiments, supposant une analyse approfondie des dépositions laissées par les corsaires.



**Diagramme 4 : Taux de contrôle des bâtiments marchands neutres en Méditerranée par les corsaires français pendant la guerre de Sept Ans.**

Sources : AdBR 200 E 512-519

En observant le diagramme ci-dessus, il est possible d'observer que, de tous les bâtiments contrôlés, la moitié sont des embarcations nordiques. En effet, sur un total de vingt-six embarcations neutres, treize sont d'origine nordique, de Danemark ou de Suède. Les Italiens sont aussi en nombre ; il est possible de dénombrer près de huit dépositions les concernant, englobant plusieurs États tel que le Royaume de Naples, la République de Gênes,

les États pontificaux, ou encore le Grand-Duché de Toscane. Enfin, les Provinces-Unies font aussi l'objet de contrôle et de capture, puisque cinq bâtiments commerciaux leur appartenant ont été saisis par la course marseillaise. Le constat est clair : malgré la guerre opposant les plus grandes puissances navales d'Europe<sup>165</sup>, le commerce doit continuer et il faut, selon Jacques Accarias de Serrione : « trouver les moyens de continuer son commerce à l'insu de l'ennemi, & prendre les précautions nécessaires pour l'éviter »<sup>166</sup>. Cette nécessité pour les embarcations commerciales de dissimuler leur négoce pour esquiver le conflit armé se fait ressentir en mer, poussant alors les corsaires à des contrôles, parfois des captures lorsqu'ils estiment que l'embarcation peut apporter un profit à l'ennemi :

Parti de ce port le 25 du mois passé avec ses expéditions en guerre a déclaré avec serment que le 30 du mois se trouvant à l'Est du cap de Gate a 8 lieues distant de terre ils eurent la rencontre du Dogre La Concorde portant pavillon Danois commandé par le capitaine Gaspare Reuytzer a bord duquel ayant été pour le visiter et ayant reconnu par les expéditions et connaissant que ce navire était parti de Gibraltar pour Livourne, et que sa cargaison consistant en sucre, cadé indigo et cuirs tané pouvoir être aux ennemis de sa Majesté le capitaine Martiche trouva à propos de s'en emparer et d'en donner le commandement au déposant avec 7 hommes d'équipage<sup>167</sup>

La déposition ci-dessus montre clairement que le corsaire, Honoré Martiche, capture l'embarcation danoise car il suppose à partir du trajet et de la cargaison que celle-ci pourrait appartenir au Royaume-Uni. Cependant, dans les autres dépositions concernant la capture de bâtiments neutres, les dépositions ne sont pas aussi détaillées et se présentent sous cette forme :

Monsieur Sermet intendant sanitaire a reçu la déposition du sieur Honoré Toussaint Souteillet de Marseille pilote du vaisseau l'hippopotame armé en course commandé par M. Sigache qui a dit avec serment qu'étant le 18 avril sur les fromentières il a recontré le brigantin Saint Joseph et Saint Nicolas commandé par le capitaine Gaëtan Romane de Sorrente venant de Galipoly chargé d'huile destiné pour Amsterdam duquel s'étant emparé le commandement a été confié au déposant pour le conduire en cette ville<sup>168</sup>

---

<sup>165</sup> R. DULL Jonathan, *The French Navy and the Seven Years War*, Lincoln & London, University of Nebraska Press, 2005, p. 87.

<sup>166</sup> SCHNAKENBOURG Éric, « Chapitre II. Le masque des neutres : neutralité, navigation et commerce dans les guerres des XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles ». *Entre la guerre et la paix*, Presses universitaires de Rennes, 2013, DOI : <https://doi.org/10.4000/books.pur.113129>.

<sup>167</sup> AdBR, 200 E 516, folio.194.

<sup>168</sup> *Ibid*, 200 E 513, folio. 208.

Comme il est possible de le constater ici, la déposition n'est guère plus détaillée et explicite que celle citée précédemment. Le déposant n'explique pas le procédé de réflexion derrière la capture de ce bâtiment neutre. Des vingt-six dépositions concernant la capture de bâtiments au pavillon neutre, vingt-cinq sont comme celles-ci. Il est alors possible d'en conclure que, si l'embarcation, malgré son appartenance à un État neutre, servait les intérêts ennemis, il était préférable de s'en emparer. En observant les annexes n°13 et n°14 concernant le nombre d'occurrences des lieux de départ et d'arrivée des bâtiments neutres, il est possible d'observer, en excluant ceux dont les informations d'arrivée ou de départ ne nous sont pas fournies, que 68,4% des embarcations arrivent ou partent d'un État hostile au Royaume de France, soit treize bâtiments sur dix-neuf. Certaines de ces embarcations ont été prises pour des raisons qui paraissent obscures. En effet, sur les dépositions concernant les bâtiments pris où l'on connaît le lieu de départ et d'arrivée de la croisière, aucun élément, que ce soient la cargaison ou la destination, laisse à penser qu'il fut judicieux de s'emparer de l'embarcation. Il est alors possible de penser que, dans une tentative désespérée de profit, certains corsaires aient capturé des embarcations neutres en espérant qu'elles soient « bonne prise » aux yeux de l'amiral, comme il a été possible de voir précédemment sur la déposition des matelots du capitaine Jean André Arnoux<sup>169</sup>.

De surcroît, les corsaires français ne saisissent pas systématiquement les embarcations à pavillon neutre. En effet, celles-ci subissent des contrôles quand l'occasion se présente. Sur la totalité de la guerre de Sept Ans, d'après les registres de l'intendance sanitaire, il a été possible de relever approximativement cinq contrôles de navires. Le premier est un bâtiment napolitain effectuant le trajet Naples-Livourne :

Il a relâché la dite prise au Porto Ferrare le 5 du courant et a mis sous voile le 5 après y avoir débarqué une partie de l'équipage de la prise il ajoute que le même jour il a visité un bâtiment napolitain chargé d'orge parti de Naples pour Lisbonne<sup>170</sup>

Ensuite, il est possible de relever, deux bâtiments danois contrôlés par le capitaine Blaize Belhomme :

Il rapporte que le 4 il a visité à la hauteur d'Yvice un vaisseau Danois allant d'Angleterre en Italie chargé de Salaisons dont le capitaine lui a assuré n'avoir communiqué avec personne et que le 11 il

---

<sup>169</sup> AdBR, 353 E 161, folio. 529v-530v.

<sup>170</sup> *Ibid*, 200 E 516, folio. 15-16.

a encore visité un vaisseau Danois chargé de vin et d'eau de vie allant de Sete en Prisse, il a remis sa patente<sup>171</sup>

Et enfin, les deux derniers contrôles relevés concernent des navires suédois :

Étant parti de cette ville le 25 du mois passé il a rencontré le 27 sur la Gorgonne un vaisseau suédois chargé d'orge allant de Bonne en Italie au capitaine duquel il a fait exhiber ses expéditions et la congédié (...) et que le 8 se trouvant sur la cap corse il a eu la rencontre d'un vaisseau Suédois allant de Smirne a Livourne au capitaine duquel il a fait exhiber ses expéditions et la congédié<sup>172</sup>

La faiblesse du nombre de contrôles par rapport au taux de capture des embarcations à pavillon neutre met en évidence le fait que les corsaires, en recherche de bénéfice, sont plus enclins à saisir une prise, bien que neutre, afin d'en dégager un quelconque profit si cela est possible.

En définitive, qu'est-il possible de dégager des prises faites par les Marseillais en course pendant la guerre de Sept Ans ? Dans un premier temps, l'étude des prises révèle une double dynamique. D'une part, les captures visent principalement les bâtiments du Royaume-Uni, confirmant le rôle central et évident de l'Angleterre comme principal sujet des captures des corsaires marseillais. De plus, les embarcations saisies par les corsaires traduisent la volonté des corsaires marseillais d'intercepter un trafic de proximité ; l'étude des cartes a précédemment permis de démontrer l'importance des côtes comme zone de chasse privilégiée des corsaires. D'autre part, la récurrence de bâtiments arborant des pavillons neutres met en lumière les zones d'ambiguïté du droit maritime de l'époque puisque la neutralité proclamée doit théoriquement protéger ces bâtiments. Leur implication supposée ou réelle dans le commerce ennemi pouvait les rendre suspects et donc vulnérables. L'appât du gain, mais également la volonté de priver l'ennemi de ressources, pousse les corsaires à contester cette neutralité. En conclusion, ce constat incite à analyser plus en profondeur le rôle des neutres dans la guerre de course, entre protection juridique fragile et pratiques corsaires opportunistes.

---

<sup>171</sup> *Ibid*, 200 E 518, folio. 70-71.

<sup>172</sup> AdBR, 200 E 512, folio. 580.

### 3. Les navires du roi

Durant la guerre de Sept Ans, la France perd près de sept cent quatre-vingt-dix embarcations suivies d'une chute des armements entre 1759 et 1762<sup>173</sup>. Cette chute des armements est bien visible dans les sources et se caractérise par une forte baisse des occurrences de bâtiments armés en course rentrant dans la ville de Marseille. En guise de comparaison, l'année 1758<sup>174</sup> compte quinze dépositions de corsaires pour une seule en 1759<sup>175</sup>. Afin d'encourager les armements à Marseille, il peut arriver que le roi prête des embarcations de la marine royale afin qu'elles soient armées en course par des négociants marseillais et toulonnais<sup>176</sup>. Ici, il s'agit des cinq embarcations suivantes : *Le Télémaque*, *Le Roy Gaspard*, *L'Aigle*, *La Sainte-Cécile* et *Le Grand Alexandre*<sup>177</sup>. Cependant, il est possible de remarquer dans les registres de l'intendance sanitaire d'autres embarcations du roi qui sont présentes pendant la guerre de Sept Ans. Dans un premier temps, on observe la barque du roi *L'Hirondelle*, commandée d'abord par Louis Fort en 1756<sup>178</sup>, puis par Georges René Pléville-Le-Pelley :

Monsieur Montagne intendant a reçu la déposition du capitaine George René Pléville Le Pelley de Granville commandant la barque du Roy l'Hirondelle armé en course équipée de 70 personnes en tout<sup>179</sup>

Dans les registres, il est aussi possible de relever le chébec du roi *Le Requin* :

Monsieur Rozan intendant semainier a reçu la déposition du capitaine Mathieu Honoré Daniel de la Seine commandant le chébec du Roy le Requin armé en course équipé de 215 personnes en tout<sup>180</sup>

Enfin, la dernière embarcation prêtée par le roi relevée dans les registres concerne le chébec du roi *Le Serpent* :

Monsieur Gautier intendant a reçu la déposition du Sieur Pierre Cruvellier de la Seine intendant du chébec du Roy le Serpent armé en course commandé par le capitaine Henry Decampis<sup>181</sup>

---

<sup>173</sup> BUTI Gilbert, HRODEJ Philippe, *op. cit.*, p. 515-516.

<sup>174</sup> AdBR 200 E 514.

<sup>175</sup> *Ibid*, 200 E 515.

<sup>176</sup> BUTI Gilbert, HRODEJ Philippe, *op. cit.*, p. 515-516.

<sup>177</sup> *Ibid*.

<sup>178</sup> AdBR 200 E 512, folio. 556-557.

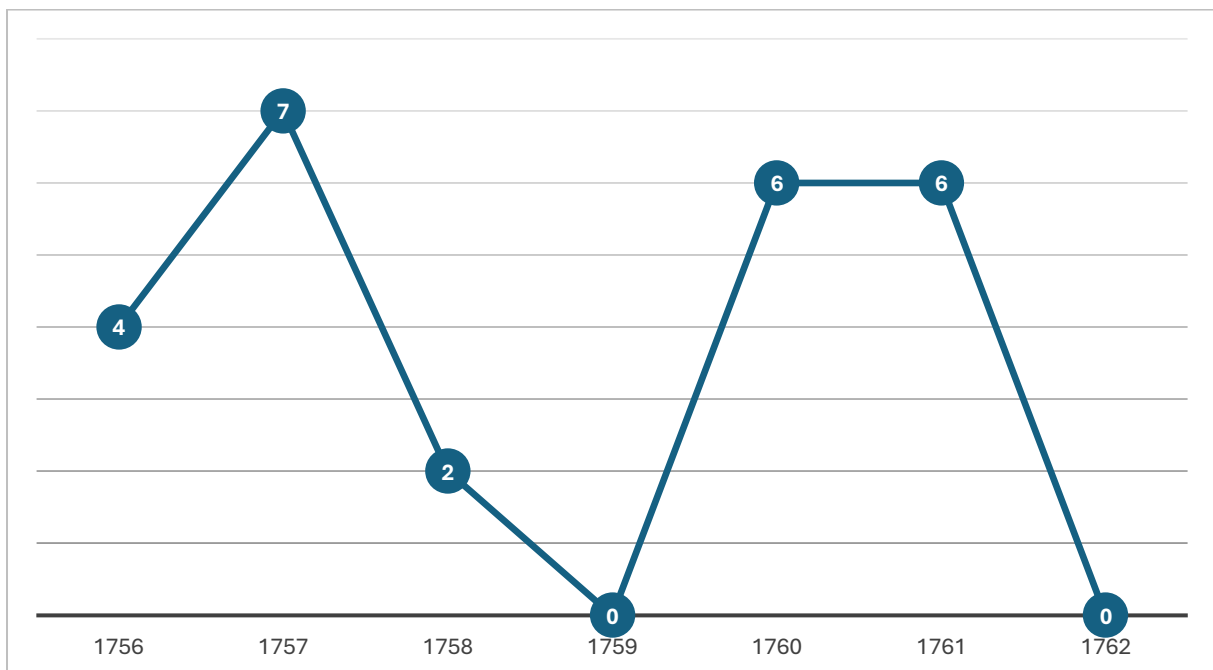
<sup>179</sup> *Ibid*, 200 E 516, folio. 64.

<sup>180</sup> *Ibid*, 200 E 517, folio. 421-422.

<sup>181</sup> *Ibid*, 200 E 518, folio. 178.

Au total, sur sept années de guerre, le roi prête près de sept embarcations aux négociants-armateurs de Marseille répartis comme suit : trois chébecs, trois vaisseaux, une felouque ainsi qu'une barque. L'objet d'attention réside ici dans les prises réalisées par les bâtiments armés en course mis à disposition par le roi : dans quelle mesure cet engagement constitua-t-il un investissement réellement profitable pour l'État ?

En tout, les embarcations armées par le roi ont effectué près de vingt-six prises soit 23,6% du total des prises ayant pu être recensées dans cette étude. Les embarcations du roi représentaient alors 9% du total des embarcations armées en course<sup>182</sup>. L'efficacité des bâtiments prêtés par le roi est donc admise et révèle un bon investissement de la part de l'État. De plus, l'investissement du roi dans la course marseillaise s'étale sur la totalité de la guerre de Sept Ans.



**Courbe 1 : Recensement des prises effectuées par les navires du roi tout au long de la guerre de Sept Ans.**

Sources : AdBR 200 E 512-519.

Sauf les années 1759 et 1762, les bâtiments prêtés par le roi effectuent des prises tout au long de la guerre avec des années fructueuses telles que 1757 ou 1760. Par ailleurs, les profits

<sup>182</sup> Voir annexe n°8.

des prises par des bâtiments de l'État reviennent en grande majorité à celui-ci<sup>183</sup>. Le prêt de bâtiments de la flotte royale entraîne dans les villes portuaires capables d'armer en course un engouement qui les incitent à armer et à faire la course. Cette décision permet aussi de prêter main forte au port de Marseille et perturbe fortement le commerce anglais avec les villes italiennes comme Gênes, Livourne, ou Naples.

En conclusion, l'examen des résultats concernant les embarcations prêtées par le roi de France aux armateurs marseillais permet de nuancer l'appréciation de cet investissement. Numériquement, ces navires représentaient 9% des armements marseillais mais sont à l'origine de près d'un quart des prises. Si la totalité des bénéfices financiers ne reviennent pas directement à l'État, le prêt de ces bâtiments se révèle sous d'autres aspects : l'entretien de l'activité maritime de Marseille et le maintien de la pression sur le commerce britannique en Méditerranée. Cette opération, peut-être plus politique et stratégique que purement économique, illustre la stratégie de Louis XV de pallier la faiblesse de la flotte française, autant en océan Atlantique qu'en mer Méditerranée en encourageant la course dans les ports, notamment celui de Marseille.

---

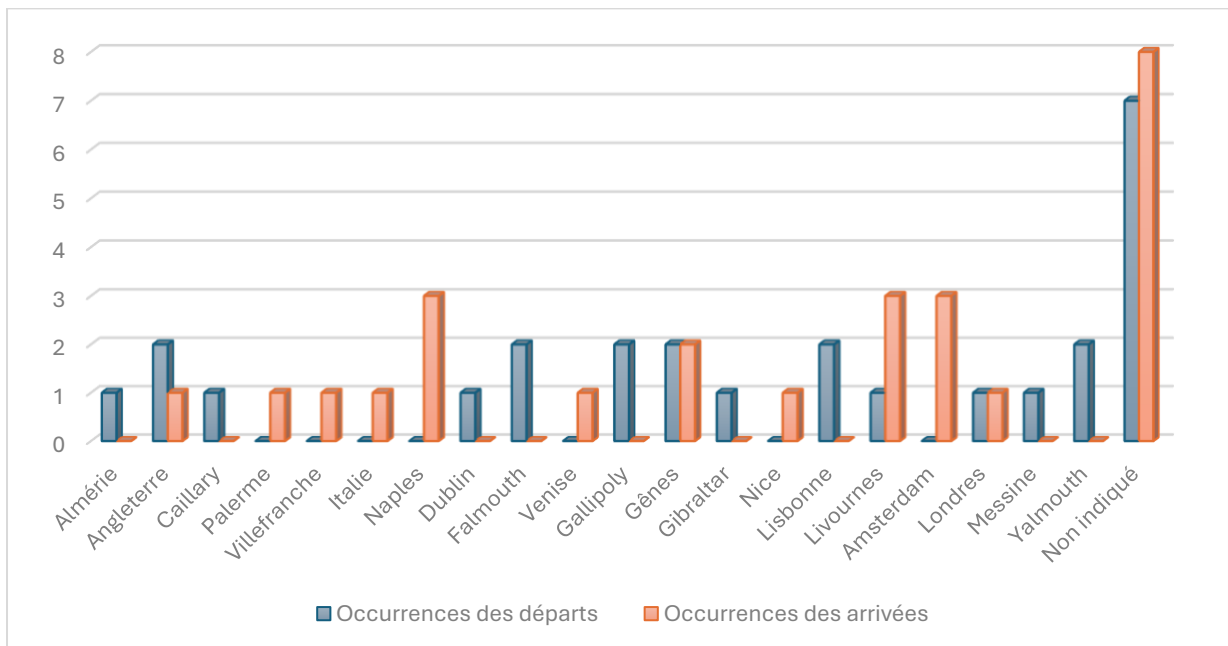
<sup>183</sup> BUTI Gilbert, « Les produits de la course ou l'économie de la récupération à Toulon pendant la guerre d'Indépendance américaine (1778-1782) », *Rives méditerranéennes* [En ligne], 54 | 2017, URL : <http://journals.openedition.org/rives/5229> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/rives.5229>

## C. Le renseignement : une fonction secondaire de la course

### 1. *La récupération d'informations commerciales*

Comme il a été possible de le préciser précédemment dans ce travail, la guerre de course est une activité commerciale étroitement liée à la guerre<sup>184</sup>. Bien que le but principal à l'échelle de la cité se cantonne à un profit pour les armateurs, la course se révèle être un instrument pour la récupération d'informations, très importante pour l'État. En effet, les informations susceptibles d'être recueillies sont multiples ; il convient, dans un premier temps, de s'arrêter sur les données concernant le commerce en Méditerranée.

Les tableaux des annexes 11 et 12, effectués à partir des registres de l'intendance sanitaire sur la totalité de la guerre de Sept Ans, sont de véritables nids d'informations. Les données recueillies permettent de comprendre en profondeur la nature des échanges en vigueur entre les États neutres, entre l'Angleterre et les États neutres, notamment italien, ainsi que le type de cargaison transportée. Chaque prise constitue alors une source d'informations capitale pour la cité et les acteurs jouant un rôle en Méditerranée, tant sur le plan commercial que militaire.



**Histogramme 9 : Occurrence des départs et arrivées des bâtiments capturés par les corsaires marseillais pendant la guerre de Sept Ans.**

Sources : AdBR 200 E 512-519

<sup>184</sup> CARRIÈRE Charles, *op. cit.*, Volume I, Institut historique de Provence, 1973, p. 523.

En observant les lieux de départ des bâtiments capturés, il est possible de remarquer que la plupart de ceux-ci partent de grandes villes commerciales comme Livourne. En effet, la cité italienne est celle qui compte parmi les plus florissantes pendant la guerre, comme le souligne très justement Charles Carrière et Marcel Coudurié<sup>185</sup>. Ces échantillons récoltés par l'intendance sanitaire permettent d'analyser les routes commerciales anglaises et les destinations privilégiées pour les bâtiments pris par les corsaires français, toutes nationalités confondues. De plus, ces captures pouvaient potentiellement renseigner les Français sur certains des « secrets » portés par les bâtiments marchands anglais<sup>186</sup>. En plus des captures, les contrôles ou « visites » de bâtiments, ennemis ou neutres, constituent une composante importante de l'opération corsaire. En effet, Xavier Bidard démontre très bien, au travers de la guerre d'indépendance d'Amérique, que cette caractéristique de la course se révèle être d'une grande importance<sup>187</sup>. Durant la guerre de Sept Ans, les contrôles recensés ne sont pas aussi impressionnants que pendant la guerre d'Indépendance américaine. De fait, ceux-ci sont au nombre de cinq et ne constituent en aucun cas des bâtiments ennemis, mais des bâtiments neutres<sup>188</sup>.

Les captures et les contrôles permettent alors d'avoir le plus de détails possibles sur les embarcations qui en font les frais. Cependant, même quand les corsaires n'effectuent pas de prise, il peut arriver qu'ils déclarent aussi à l'intendance sanitaire les bâtiments qu'ils ont pu apercevoir pendant leur croisière, à l'image du capitaine Pierre Lartigues qui, le 28 février 1757, livre cette déposition :

« Il est parti de la Ciotat le 13 du courant que le meme jour un coup de vent N.O. la fait relacher a Bonne ou il est arrivé le 16 et en a fait voile le 21 avec le capitaine Coudaigne qu'il a quitté le même jour il y a laissé le capitaine Aubin et Guilhermier il rajoute que le capitaine Guigou allant à Smirne qui s'y trouvoit de relacher en est parti le 20 et que le meme coup de vent qui a fait relacher le déposant a fait perir sur la cote de Bonne deux bâtiments barbaresques, un chébec Algérien et un vaisseau qu'il présime etre le meme anglais avec lequel le déposant avait combattu cy devant a

---

<sup>185</sup> CARRIÈRE Charles, COURDURIÉ Marcel, «Les Grandes Heures de Livourne Au XVIII<sup>e</sup> 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> : « Or, parmi les plus grands conflits du siècle, celui qui offrit les plus brillantes possibilités fut la guerre de Sept Ans ; comment ne pas s'y arrêter ? »

<sup>186</sup> R. DULL Jonathan, *op. cit.*, Lincoln & London, University of Nebraska Press, 2005, p. 87-88.

<sup>187</sup> 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. 199-200.

<sup>188</sup> Cf. p. 72.

hauteur de Mahon il a remis sa patente basse il a 14 mariniers anglais provenant de deux prises qu'il a cy devant faites »<sup>189</sup>

Dans la déposition ci-dessus, plusieurs informations retiennent l'attention. La première est que l'aspect sanitaire n'est pas au premier plan et l'information reste systématiquement cantonnée à la dernière phrase de la déposition. Ensuite, il est possible de remarquer que le corsaire communique des informations relatives aux croisières qu'il a menées. Il mentionne les perturbations météorologiques, mais surtout, où il a relâché et avec qui il est reparti. Ici, Pierre Labadie fournit trois noms qui, d'après les registres de l'intendance sanitaire, ne concernent pas des capitaines d'embarcations corsaires. Il s'agit donc probablement de marchands. Grâce à ce type de déposition, l'intendance peut alors avoir une idée de la situation géographique de chaque embarcation commerciale française ou étrangère citée par le déposant.

Cependant, comme il est possible de le remarquer dans la déposition précédemment citée, les localisations de bâtiments étrangers sont aussi mises en avant. Ici, le déposant mentionne le naufrage de deux bâtiments ennemis, un barbaresque et un anglais. Il peut aussi s'agir de bâtiments encore en service que le déposant a pu voir au loin, ou encore d'escortes et de combats comme le montre très bien cette déposition du 6 mai 1757 du corsaire George René Pléville-Le-Pelley :

« Il rapporte que le capitaine Bremond aussi armé en course a fait ovile le meme jour pour reprendre sa croisière il ajoute que le jour de son départ d'Alicant il pris par l'arrivée d'un bateau espagnol venant de cadix arrivé en deux jour que l'escadre de 4 vaisseaux du Roy commandé par M. De Revest a coulé a fond entre Tunis et Trafalgar l'amiral et le vice amiral de l'escadre anglais de 5 vaisseaux sortie de Gibraltar et que les quatre vaisseaux du Roy sont entrés a Cadix apres le combat il dit encore que le 2 du courant etant vers Tarragone il a vu 3 lieues distant un convoiy de 17 bâtiments faisant route a l'ouest parmi lesquels il a reconnus deux vaisseaux de guerre et que le lendemain étant sur Barcelone il a vu un autre convoy de 5 bâtiments hollandais escortés par un vaisseau de guerre il a remis sa patente a l'entrée »<sup>190</sup>

Dans cette déposition, plusieurs informations différentes se démarquent. Dans un premier temps, il mentionne un combat naval ayant eu lieu entre une escadre française de quatre bâtiments, et une escadre anglaise de cinq bâtiments. Ensuite, il donne la localisation de deux convois, ce qui permet de les localiser. Les différentes composantes de cette démarche

---

<sup>189</sup> AdBR, 200 E 513, folio.82.

<sup>190</sup> *Ibid*, folio. 215-216.

permettent entre autres aux autorités portuaires de connaître la densité du trafic maritime en temps de guerre. En définitive, les corsaires marseillais ne se contentaient pas de perturber le commerce ennemi uniquement par la capture de navires. Ils participaient à une entreprise d'observation et de veille. La collecte systématique des informations sur les routes empruntées, les cargaisons transportées ou encore les mouvements des escadres illustre combien la course, au-delà du profit, fut également un outil de renseignement stratégique.

### **III. Achever la course : retombées, justice et mémoire**

Si mener la course reste une opération périlleuse, la conclure et la finaliser en est une fastidieuse. Cette section du mémoire vise à suivre, pas à pas, le chemin jusqu'à la vente d'une prise capturée par les corsaires. De l'arrivée du Bureau de la Santé jusqu'au temps juridictionnel, l'étude suit l'ordre chronologique réel des opérations et articule trois registres indissociables : le Bureau de la Santé, la juridiction des prises et enfin la mise en forme des transactions via le notaire. Elle examine ensuite la finalité économique de la course dans la cité phocéenne : relève-t-elle d'une substitution effective au négoce en temps de guerre ou d'un appoint conjoncturel ? Enfin, elle interroge l'attractivité marseillaise pour l'armement en course et ouvre sur les prolongements possibles de l'enquête.

#### **A. Liquidation d'une prise : procédure, contentieux et partages**

##### *1. Les étapes de la liquidation d'un navire capturé*

L'arrivée dans le port est la représentation de l'aboutissement de toute entreprise corsaire. Elle met définitivement un terme à la croisière et entame la phase judiciaire qui conditionne la reconnaissance de prise. Ce n'est pas seulement le retour à quai d'un bâtiment armé en course. C'est un processus complexe qui comprend plusieurs étapes : déclaration auprès de l'intendance sanitaire, rédaction et enregistrement des dépositions ainsi que les premières opérations liées au partage éventuel des cargaisons. La description d'une telle étape permet alors de comprendre non seulement la conclusion matérielle de la course, mais aussi son articulation entre l'activité maritime et les institutions chargées d'en contrôler le déroulement. Pour mener à bien cette partie de l'étude, il convient d'étudier ce déroulement de manière chronologique. Dans un premier temps, observons les différentes dépositions et les informations qu'elles livrent sur le déroulement des opérations dès l'arrivée du bâtiment à l'intendance sanitaire, passage obligé pour tout bâtiment souhaitant entrer dans Marseille. L'importance d'une telle institution est capitale pour la cité de Marseille directement connectée

avec les routes du Levant d'où provient le plus souvent la peste au XVIII<sup>e</sup> siècle<sup>191</sup>. L'intendance sanitaire constitue donc le rempart ultime contre la peste pour la cité phocéenne<sup>192</sup>. La « patente de santé » joue alors un rôle central. Elle offre aux autorités les informations nécessaires pour juger la situation du bâtiment ou de ses marchandises. On distingue trois types de patentes : « nette », « touchée », « brute »<sup>193</sup>. Le tableau ci-dessous indique le nombre de navires ayant pu pénétrer directement, ou non, dans Marseille à l'issue du verdict du Bureau de la Santé.

| Types de patente | 1756 | 1757 | 1758 | 1759 | 1760 | 1761 | 1762 |
|------------------|------|------|------|------|------|------|------|
| Bonne            | 7    | 50   | 11   | 0    | 9    | 6    | 1    |
| Touchée          | 1    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    |
| Brute            | 1    | 1    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    |
| Non indiqué      | 17   | 17   | 4    | 1    | 10   | 15   | 10   |

**Tableau 12 : Recensement du nombre de navires ayant présenté les différents types de patentes à l'entrée du Bureau de la Santé.**

Sources : AdBR 200 E 512-519.

Dans ce tableau, il est possible de remarquer qu'à l'issue de l'examen des patentes données par le capitaine d'embarcation corsaire, l'intendant notifie, ou non, l'autorisation pour le capitaine de rentrer dans la cité, qualifiée par le terme « a eu l'entrée ». Par exemple, dans la déposition du 6 juillet 1757, André Fabre de la Seine a « remis sa patente et a eu l'entrée »<sup>194</sup>. Cependant, même quand la patente est dite « bonne », les embarcations provenant du Levant ou de Barbarie sont tout de même forcées de subir une quarantaine<sup>195</sup>. Le nombre de patentes

<sup>191</sup> PANZAC Daniel, « Crime Ou Délit ? La Législation Sanitaire En Provence Au XVIII<sup>e</sup> siècle. » *Revue Historique*, vol. 275, no. 1 (557), 1986, pp. 39–71 : « Par contre, de 1722 à 1845, à vingt-deux reprises, la peste amenée du Levant ou de Barbarie par un navire contaminé ne franchit pas les limites du lazaret (...)

<sup>192</sup> *Ibid*, p. 71 : « L'efficacité des institutions sanitaires, déjà grande après 1650, est totale après la cruelle épreuve de 1720. »

<sup>193</sup> *Ibid*, p. 42 : « La patente présente trois formes : elle est dite “nette” lorsque “la santé est bonne sur l'échelle” ce qui signifie simplement qu'il n'y a pas de peste dans ce port ; elle est appelée “touchée”, premièrement lorsque les environs de la ville sont contaminés, deuxièmement si ce port est en relations avec les zones pestiférées ; elle est enfin dénommée “brute” lorsque la peste sévit dans le port lui-même ».

<sup>194</sup> AdBR, 200 E 513, folio. 312.

<sup>195</sup> PANZAC Daniel, « Crime Ou Délit ? La Législation Sanitaire En Provence Au XVIII<sup>e</sup> siècle. » *Revue Historique*, vol. 275, no. 1 (557), 1986, pp. 39–71 : « Le principe de sécurité, fondamental du XVII<sup>e</sup> au XIX<sup>e</sup> siècle, exige que tout navire venu du Levant et de Barbarie, même avec patente nette, fasse quarantaine avant d'obtenir la libre pratique, c'est-à-dire avoir accès au port de son choix. »

dites « touchées » ou « brutes » est insignifiant. En revanche, les « non indiqués » forment la mention la plus représentée dans ce tableau. Cette catégorie met en évidence le fait que l'intendant en charge de prendre la déposition ne précise pas l'état de la patente du déposant : « bonne », « touchée » ou « brute ». De plus, aucune indication n'est donnée quant à son autorisation de rentrer dans la ville ou non. Ce genre de déposition se termine comme suit :

Il a 10 hommes de l'équipage de la prise et 6 passagers qui s'étaient embarqués à Gibraltar sur le même bâtiment duquel il a remis la patente<sup>196</sup>

De fait, il devient alors compliqué de déterminer si le bâtiment a été autorisé à rentrer dans Marseille sans effectuer une quarantaine. Ensuite, il est possible de remarquer que les corsaires fournissent systématiquement la patente de leur prise, celle-ci déterminant aussi si une quarantaine leur sera imposée ainsi que sa durée, comme il est possible de l'observer dans la déposition ci-dessus, mais aussi dans celle de Gaspard Victor, lieutenant du vaisseau *Le Vainqueur* :

Il a relâché a Toulon et en a mis sous voile le 20 il a deux prisonniers anglais il a remis la patente de ladite prise<sup>197</sup>

Comme il a été mentionné précédemment, tout vaisseau ayant mouillé dans un port du Levant ou de Barbarie se doit, même si la patente est « bonne », d'effectuer une quarantaine au lazaret. Les bâtiments rencontrés par les corsaires peuvent aussi rentrer dans cette catégorie. En effet, dans les dépositions mentionnant la rencontre avec des bâtiments barbaresques, les capitaines font apparemment très attention aux contacts qu'ils ont avec eux :

Le 7 du courant étant 20 lieues distant du cap de Zuyez il a rencontré trois chébecs algériens auxquels il a exhibé ses expéditions avec précaution, il a deux prisonniers anglais provenant de sa prise<sup>198</sup>

En définitive, l'arrivée d'un bâtiment armé en course au Bureau de la Santé apparaît comme un moment décisif. L'activité corsaire se trouve placée sous le regard de cette institution sanitaire de Marseille. Cependant, cette étape n'est que le prélude à un autre processus, tout aussi décisif pour l'avenir de la prise et la rémunération de l'équipage : le passage chez le notaire. Une fois

---

<sup>196</sup> AdBR, 200 E 516, folio. 193-194.

<sup>197</sup> *Ibid*, 200 E 513, folio. 297.

<sup>198</sup> *Ibid*, folio. 236.

les formalités sanitaires passées, la reconnaissance et la liquidation des prises nécessitent un encadrement juridique. L'amirauté et le conseil des prises<sup>199</sup> jouent alors un rôle central<sup>200</sup>. La fin de la course s'inscrit dans cette continuité liant pratique maritime et encadrement juridique.

Dès lors, le capitaine ayant franchi le contrôle sanitaire, celui-ci doit directement aller, dans les vingt-quatre heures qui suivent son retour, faire un rapport détaillé devant les officiers de l'amirauté du port de prise, lesquels font aussitôt poser des scellés sur toutes les cales des navires<sup>201</sup>. Le tribunal des prises définit alors si la prise est « bonne » ou « mauvaise »<sup>202</sup>. Par exemple, le 11 décembre 1748, l'amiral Louis-Jean-Marie de Bourbon, amiral de France, déclare de bonne prise du navire *Le Prophète-Samuel*, de Londres, capitaine Thomas Sivan, au profit de Jean François Camoin, commandant le corsaire *Le Roy Gaspard*, de Marseille<sup>203</sup>. Cet exemple se situe pendant la guerre de Succession d'Autriche. Si la prise est déclarée « mauvaise » ou main levée, celle-ci est restituée avec dommages et intérêts fixés par le Conseil ou du paiement à la charge du « réclamateur » des frais occasionnés. Si celle-ci est « bonne », comme dans l'exemple donné ci-dessus, les armateurs et « participes » recueillent la majorité des biens alors qu'une part de ceux-ci est versée pour l'équipage selon la fonction exercée à bord<sup>204</sup>. Pour ce qui est de l'État, il reçoit une part de 5 à 20% de la prise<sup>205</sup>.

Au terme de la croisière, l'entrée au port n'est donc pas une simple banalité : elle enclenche une chaîne procédurale où s'articulent étroitement le contrôle sanitaire, la qualification juridique de la capture et la préparation de la distribution. Il a été possible de voir dans un premier temps que l'intendance sanitaire filtre d'abord les navires grâce au système de patente installé sur les rives africaine et asiatique de la Méditerranée<sup>206</sup>, puis fixe, le cas échéant,

---

<sup>199</sup> BUTI Gilbert, HRODEJ Philippe, *Dictionnaire des corsaires et des pirates*, CNRS Éditions, Paris, 2013 : « conseil de l'Amirauté de France chargé de valider les procédures de prises et de déclarer leur validité ».

<sup>200</sup> BUTI Gilbert, « op. cit. », *Les outils de l'activité portuaire maritime en Europe méditerranéenne et atlantique, XVII<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècle*, Presses Universitaires de Provence, pp. 257-272, 2021, 9791032003206. hal-03571895.

<sup>201</sup> BUTI Gilbert, « les produits de la course ou l'économie de la récupération à Toulon pendant la guerre d'Indépendance américaine (1778-1782) », *Rives méditerranéennes* [En ligne], 54 | 2017, URL : <http://journals.openedition.org/rives/5229> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/rives.5229>

<sup>202</sup> LE GUELLAFF Florence, *Armements en course et droit des prises maritimes (1792-1856)*, Nancy, Presses universitaires de Nancy, 1999, p. 373.

<sup>203</sup> AdBR, 9 B 6, folio. 1140.

<sup>204</sup> BUTI Gilbert, « op. cit. », *Rives méditerranéennes* [En ligne], 54 | 2017, URL : <http://journals.openedition.org/rives/5229> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/rives.5229>

<sup>205</sup> *Ibid.*

<sup>206</sup> PANZAC Daniel, « op. cit. », *Revue Historique*, vol. 275, no. 1 (557), 1986, p. 42-43. *JSTOR*, <http://www.jstor.org/stable/40954342> : « Ce système de patentes de santé est en vigueur dans tous les pays européens, ce qui signifie que les navires français sont tenus de se procurer ce document au moment de leur départ C'est ce que réglementent les ordonnances royales des 2 mars 1737, 30 janvier 1748 et 2 mai 1788 ».

des quarantaines. Cette étape, parfois lacunaire dans les dépositions, est visible au travers de la catégorie « non indiqué » dans le tableau n°13, celle-ci faisant état du manque d'informations sur l'entrée des bâtiments dans Marseille uniquement à partir de ces registres. Après ce passage à l'intendance, vient la judiciarisation devant l'Amirauté/Conseil des prises : dépôt des papiers, apposition des scellés, instruction et jugement<sup>207</sup>. La « bonne prise »<sup>208</sup> autorise alors la liquidation et le partage du butin entre les acteurs, tandis que la « main levée »<sup>209</sup> entraîne restitution et parfois dédommagements. Ce sont autant d'issues qui pèsent sur la rentabilité de la course marseillaise, déjà fragile. Ainsi, il est possible de dire que la fin de la course à Marseille ne se réduit pas à l'accostage ou à la saisie du matériel adverse. Elle est un montage institutionnel où l'hygiène publique et le droit des prises conditionnent la légalité ou non du butin acquis par le corsaire. Une fois que ce double rideau juridictionnel est franchi, commence un autre temps, plus discret mais tout aussi important : le passage chez le notaire et les droits qui découlent de la capture.

## 2. Le rôle du notaire dans l'après course

Les minutes notariales, pour leur part, jouent un rôle central dans la formalisation des transactions liées à cette redistribution. En effet, celles-ci représentent un outil indispensable pour comprendre les réalités économiques de la course comme les capitaux mobilisés pour une embarcation, les réseaux entre les acteurs mais aussi la répartition des gains entre ses différents acteurs<sup>210</sup>. Au travers des minutes notariales de François Bègue, plusieurs types d'actes nous parviennent, faisant écho aux différents accords qu'il est possible de conclure entre les différents acteurs de la course. Par exemple, les matelots peuvent venir chez le notaire afin de donner un caractère officiel aux accords qu'ils peuvent passer entre eux, avec les armateurs, ou encore avec le capitaine :

L'an Mil Sept cent cinquante-six et les vingt-sept novembre après midi par devant nous a Marseille fut présent Antoine Racquel Espagnol matelot cy devant embarqué sur le chébec l'aigle commandé

---

<sup>207</sup> BUTI Gilbert, « *op. cit.* », *Rives méditerranéennes* [En ligne], 54 | 2017, URL : <http://journals.openedition.org/rives/5229> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/rives.5229>

<sup>208</sup> BUTI Gilbert, HRODEJ Philippe, *op. cit.*, Paris, CNRS édition, coll. « Biblis », 2021, p. 892 : « Prise conforme aux règles en vigueur et validée par un tribunal de commerce ou par le conseil des prises à partir de 1800. »

<sup>209</sup> *Ibid*, p. 896 : « Le fait, pour le conseil des prises, de déclarer une prise non valide obligeant l'armateur corsaire à un dédommagement avec intérêts ».

<sup>210</sup> DELAFOSSÉ Marcel, « Les corsaires protestants à La Rochelle (1570-1577). » Dans : *Bibliothèque de l'école des chartes*. 1963, tome 121. pp. 187-217. DOI : <https://doi.org/10.3406/bec.1963.449655> URL : [www.persee.fr/doc/bec\\_0373-6237\\_1963\\_num\\_121\\_1\\_449655](http://www.persee.fr/doc/bec_0373-6237_1963_num_121_1_449655)

par le cpaitaine Jean Joseph Gassen présentement ancré et désarmé en ce port, lequel de son gré a cédé, remis et transporté par ce présente aux sieurs Melquiond fils et comptable Marchand Mercier de cette ville a ce présent Melquiond fils stipulant et acceptant pour sa raison tout ce qui lui reste due et peut encore lui revenir pour solde a sa part la portion des prises faites a la course par le chébec jusqu'à aujourd'hui déduction faite dorénavant pour lui recu en deux fois montant a quatre vingt quatre livres pour en conséquence par le seieur Melquiond fils et comptable en poursuivre le règlement, liquidation et recouvrement à leur profit à l'encontre du capitaine Gassen et armateurs<sup>211</sup>

Dans cette déposition, le matelot espagnol passe chez le notaire afin de pouvoir faire « cession », c'est-à-dire donner le revenu de ses prises à deux autres acteurs. Ici, il s'agit du remboursement d'une dette due à « Melquiond » ainsi qu'au « marchand Mercier » pour la somme de quatre-vingt-quatre livres. Il vend donc sa part des portions des prises faites à la course. De fait, les nouveaux détenteurs de la part des prises récupèrent la somme qui correspond à la valeur de sa portion des prises faites, qu'elle soit inférieure ou supérieure, comme le décrit cette partie de la déposition :

L'objet cédé, et tout son produit demeurant dès à présent totalement pour leur compte et risque de quelle manière qu'il en résulte aucune garantie comme dessus contre le cédant qui confesse avoir recu du Sieur Melquiond fils payant pour sa raison la somme trois cent livres<sup>212</sup>

Le matelot reçoit en totalité trois cent quatre-vingt-quatre livres pour céder ses parts de prise à un négociant. Le matelot sécurise son revenu ; les négociants escomptent alors un gain excédant la somme versée. Il est possible de recenser dans les registres du notaire, pour la totalité de la guerre de Sept Ans, près d'une quinzaine de transports ou de cessions :

| Source                      | Nom du déposant      | Origine | Date             | Fonction | Nom de l'embarcation | Somme reçue |
|-----------------------------|----------------------|---------|------------------|----------|----------------------|-------------|
| 353 E 160, folio. 757-758   | Jean-Baptiste Judici | Gênes   | 27 novembre 1756 | Matelot  | <i>L'Aigle</i>       | 60 livres   |
| 353 E 160, folio. 790v-791v | Joseph Paouls        | Gênes   | 16 décembre 1756 | Matelot  | <i>L'Aigle</i>       | 158 livres  |
| 353 E 160, folio. 790v-791v | Michel Isoula        | Gênes   | 16 décembre 1756 | Matelot  | <i>L'Aigle</i>       | 158 livres  |

<sup>211</sup> AdBR, 353 E 160, folio. 756-756v.

<sup>212</sup> *Ibidem.*

|                                |                     |           |                     |            |                               |                                     |
|--------------------------------|---------------------|-----------|---------------------|------------|-------------------------------|-------------------------------------|
| 353 E 160, folio.<br>790v-791v | Antoine Marie Icard | Gênes     | 16 décembre<br>1756 | Matelot    | <i>L'Aigle</i>                | 158 livres                          |
| 353 E 160, folio.<br>816v-817v | Angelo Martine      | Gênes     | 24 décembre<br>1756 | Matelot    | <i>L'Aigle</i>                | 54 livres                           |
| 353 E 160, folio.<br>816v-817v | Simon Majour        | Malte     | 24 décembre<br>1756 | Matelot    | <i>L'Aigle</i>                | 60 livres                           |
| 353 E 162, folio.<br>114-115   | Joseph Bremond      | Marseille | 14 février 1758     | Capitaine  | <i>Saint-Joseph</i>           | 1512 livres<br>16 sols<br>2 deniers |
| 353 E 161, folio.<br>52-52v    | Daniel Odaly        | Bruxelles | 18 janvier 1757     | Aumônier   | <i>L'Aigle</i>                | 135 livres                          |
| 353 E 163, folio.<br>245v-247. | Pierre Theric       | Marseille | 10 avril 1759       | Volontaire | <i>Le Grand<br/>Alexandre</i> | 360 livres                          |
| 353 E 161, folio.<br>493-494   | Robert Otton        | ?         | 23 juin 1757        | Interprète | <i>Le Grand<br/>Alexandre</i> | 150 livres                          |
| 354 E 161, folio.<br>787       | Pierre Donjon       | Marseille | 10 octobre 1757     | Écrivain   | <i>Le Grand<br/>Alexandre</i> | 75 livres                           |
| 355 E 161, folio.<br>802       | Pierre Donjon       | Marseille | 17 octobre 1757     | Écrivain   | <i>Le Grand<br/>Alexandre</i> | 340 livres                          |
| 356 E 161, folio.<br>849v-850  | Pierre Donjon       | Marseille | 4 novembre 1757     | Écrivain   | <i>Le Grand<br/>Alexandre</i> | 75 livres                           |
| 357 E 161, folio.<br>872-872v  | Pierre Donjon       | Marseille | 9 novembre 1757     | Écrivain   | <i>Le Grand<br/>Alexandre</i> | 75 livres                           |

**Tableau 13 : Totalité des « cessions » et « transports » recensés dans les registres du notaire François Bègue (1756-1763).**

Les sommes qui sont échangées au cours des « cessions » ou des « transports » peuvent varier. En observant le tableau ci-dessus, il est possible de remarquer que les différentes sommes données lors des « transports » peuvent fortement varier en fonction des parts de prises qui sont vendues. Par exemple, Angelo Martine, matelot du chébec *L'Aigle*, est embarqué sur celui-ci à la part, Simon Majour y est embarqué à trois quarts de la part :

«L’an Mil Sept cent cinquante six et le vingt quatrieme decembre après midi par devant nous la Royale a Marseille furent présent Angelo Martine Genoïs et Simon Majour embarqué le premier a la part et le dernier a trois quart de part sur le chébec l’Aigle commandé par le capitaine Jean Joseph Gassen »<sup>213</sup>

Ici, il est possible de constater que Simon Majour a bénéficié d’une cession plus avantageuse qu’Angelo Martine, bien qu’il soit embarqué sur *L’Aigle* à trois quarts de part, alors que le second a la part entière. Cela peut hypothétiquement s’expliquer par les négociations entre les différentes parties, Simon Majour aurait tiré profit plus efficacement de sa situation que son autre camarade génois. Si les cessions et les transports constituent pour l’historien une source d’informations indéniable, le type de déposition le plus fructueux en termes d’informations se trouve dans la procuration. En effet, celle-ci peut amener des données capitales qui permettent de comprendre certains rouages de la course. À titre d’exemple, la déposition du matelot Joseph Clément du 7 janvier 1760 :

L’an mil sept cent soixante et le sept janvier après midi par devant nous la Royale a Marseille fut présent Joseph Clément matelot de cette ville cy devant embarqué sur le corsaire le Grand Alexandre commandé par le capitaine Martichou lequel en révoquant Monsieur Barthélémy Roux qui occupait cy devant pour lui a fait constituer pour son procureur au siège sous juridiction de cette ville monsieur Joseph Lavabre postulant auquel il donne pouvoir de pour lui et en son nom poursuivre les fins de la requette postulée en son nom par les messieurs Roux le 16 octobre par devant monsieur le lieutenant général de l’amirauté de cette ville contre les messieurs Feraud et Fils armateurs décideurs du corsaire Le Grand Alexandre présente également toutes autres requêtes et formes toutes autres demandes principales<sup>214</sup>

Dans cette déposition, il est possible de constater que les marins ne gèrent pas les affaires financières des campagnes les concernant. En effet, ils effectuent une déposition chez le notaire afin de pouvoir donner procuration à une tierce personne qui puisse gérer leurs affaires en leur nom pendant qu’ils sont en mer, absents<sup>215</sup>. Ces procurations peuvent être destinées à des négociants comme c’est le cas ici, ou encore à des femmes, bien souvent leur épouse, leur

---

<sup>213</sup> AdBR, 353 E 160, folio. 816v-817v.

<sup>214</sup> *Ibid*, 353 E 164, folio. 9.

<sup>215</sup> BUTI Gilbert, « Gérer l’absence par procurations », *Les femmes et la mer à l’époque moderne*, édité par Philippe Hroděj et Emmanuelle Charpentier, Presses universitaires de Rennes, 2018, DOI : <https://doi.org/10.4000/books.pur.167092> : « Cette délégation de pouvoir et d’autorité est un usage légal pour gérer une affaire en cours en surmontant l’obstacle dû à la distance ou à l’absence, voire les deux ».

sœur, leur mère<sup>216</sup>. La procuration est alors un outil standard pour un marin ayant des absences longues et répétées, comme ceux servant sur les bâtiments de guerre, ou encore les corsaires. Le notaire est alors un acteur central, à l'interface entre la pratique maritime et les instances judiciaires. De plus, certaines dépositions fournissent des informations supplémentaires, telles que l'embarcation sur laquelle le déposant se situe, son rôle au sein de celle-ci, ou encore le nom de son capitaine et de ses armateurs.

À l'issue de la course, le notaire peut aussi enregistrer des « quittances » faites par les capitaines chez qui ils sont enregistrés. La quittance du corsaire George René Pléville-Le-Pelley le 29 février 1760 en est un excellent exemple. Dans celle-ci, on peut constater que le capitaine Pléville-Le-Pelley répartit la somme de deux cent quatre-vingt-quatorze livres entre ses matelots :

L'an mil Sept Cent Soixante et le vingt-neuf février avant midi par devant nous la Royale de Marseille fut présent Jean Baptiste Coullio, Mathieu Verde d'Aremille, François Ajou, Antoine Gauge, Jean-Baptiste Brancap, André Seven, Paul Olivier, Laruent Seri, Sauveur Mongibeli, Sébastien Salle, Honoré Larmany, Jean Courtés, Jean Félix, Joseph Bardu tous matelots de de la barque du Roy l'Hirondelle commandée à la course en guerre mercantile par le capitaine René Pléville Le Pelley lieutenant des frégates du Roy lesquels assistés et sous l'interprétation en tant que de la soix de Charles Farrouge second maitre sur le vaisseau Le Redoutable, a cet effet présent ont confessé avoir reçu du capitaine Pléville présent stipulant la somme de deux cent nonante quatre livre présentent et réellement en monnay au vu de nous en délivrer et rembourser a raison de vingt et une livres par chacun des matelots, pour autant et amiablement réglé<sup>217</sup>

Ces cessions, procurations et quittances ne se réduisent pas à de simples écritures comptables. En effet, elles témoignent d'une insertion des acteurs de la course dans les réseaux économiques et sociaux de la ville. En passant chez le notaire, ils assurent non seulement la gestion de leurs parts, mais maintiennent un lien avec leurs familles, négociants et créanciers. Même si les transactions nous présentent des relations banales, existe-t-il des conflits d'argent entre les différents acteurs de la course ? Est-il possible de connaître certaines frictions entre armateurs et capitaines, matelots et capitaines ? Que nous disent les Archives départementales ?

---

<sup>216</sup> BUTI Gilbert, « *op. cit.* », *Les femmes et la mer à l'époque moderne*, édité par Philippe Hroděj et Emmanuelle Charpentier, Presses universitaires de Rennes, 2018 : « En 1743, 72 % des procurations enregistrées à La Ciotat concernent des gens de mer et les deux-tiers le sont en faveur de femmes (...) À Saint-Tropez, au milieu du xviii<sup>e</sup> siècle, 87 % des gens de mer choisissent leur épouse comme procuratrice »

<sup>217</sup> AdBR, 353 E 164, folio.118v-119v.

### 3. *La fin de la course et le partage des bénéfices : les différents conflits*

Au cœur de la course, il n'est pas rare que surgissent des différends entre les acteurs. En effet, les premiers conflits auxquels il est possible de penser concernent ceux entre le corsaire et sa prise. Quand la prise qui a été effectuée est de nationalité anglaise, c'est-à-dire directement belligérante avec la France, les conflits judiciaires sont rares voire inexistants. En revanche, les pavillons neutres capturés par les corsaires marseillais peuvent potentiellement être sujets à des contentieux. De plus, un bâtiment capturé qui se voit être une « mauvaise prise » et déclaré « mainlevée » se voit parfois accorder un dédommagement financier<sup>218</sup>. Cette frontière entre « bonne prise » et « main levée » peut être parfois floue, ce qui complique les jugements. Comme il a été possible de le voir précédemment, certains corsaires comme Jean André Arnoux profitent de la capture de certaines embarcations neutres pour essayer d'en tirer profit :

Le capitaine Arnoux recommanda aux déclarants et a tout le reste de l'équipage de ne point dire qu'ils eurent trouvé leurs passeports, pavillons ni carte napolitaine. Leur assurant par ce moyen que la prise se voit bonne ce que les déclarants attestent avoir entendus de leurs propres oreilles<sup>219</sup>

Cet exemple montre alors que les conflits liés aux prises ne se jouent pas tant avec l'ennemi déclaré qu'avec les neutres, mais parfois au sein de l'équipage du corsaire. La succession d'étapes illustre la dépendance structurelle de la guerre de course marseillaise à des institutions multiples. Au-delà de ces procédures, reste à s'interroger sur la finalité même de l'activité corsaire : opère-t-elle réellement comme une substitution au commerce ?

---

<sup>218</sup> BUTI Gilbert, « *op. cit.* », *Rives méditerranéennes* [En ligne], 54 | 2017, URL : <http://journals.openedition.org/rives/5229> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/rives.5229>

<sup>219</sup> AdBR, 353 E 161, folio. 529v-530v.

## B. La course comme ressource en temps de crise : une substitution au commerce ?

### *1. Analyse économique et politique : effet d'opportunité ou stratégie durable ?*

Selon Charles Carrière, la guerre, qu'elle soit indirecte ou directe, n'empêche pas le négoce : elle le perturbe fortement. En effet, pour les négociants du XVIII<sup>e</sup> siècle et plus particulièrement pour ceux qui subissent la guerre de Sept Ans, le conflit naval avec l'Angleterre endommage fortement leurs perspectives de bénéfices. Cependant, un négociant préfère toujours réduire ses bénéfices qu'augmenter ses probabilités de perte en démultipliant les risques<sup>220</sup>. La guerre de Sept Ans opposant la France à l'Angleterre se voit alors automatiquement tournée vers la mer. Pour preuve, les entrées de navires marchands dans le port de Marseille au début du conflit chutent drastiquement. En 1755, d'après les tableaux de Charles Carrière, les navires provenant du Ponant et des Terre-neuviens ne rentrent quasiment plus dans le port de Marseille<sup>221</sup>. De plus, la nécessité pour la France de protéger ses routes commerciales pousse naturellement les deux belligérants à s'affronter en mer<sup>222</sup>. D'une même manière, les importations en nourriture, notamment en poisson salé, augmentent drastiquement du début à la fin de la guerre<sup>223</sup>. Le commerce des neutres est alors nécessaire pour pallier cette baisse des arrivées de bâtiments commerciaux apportant certains types de denrées.

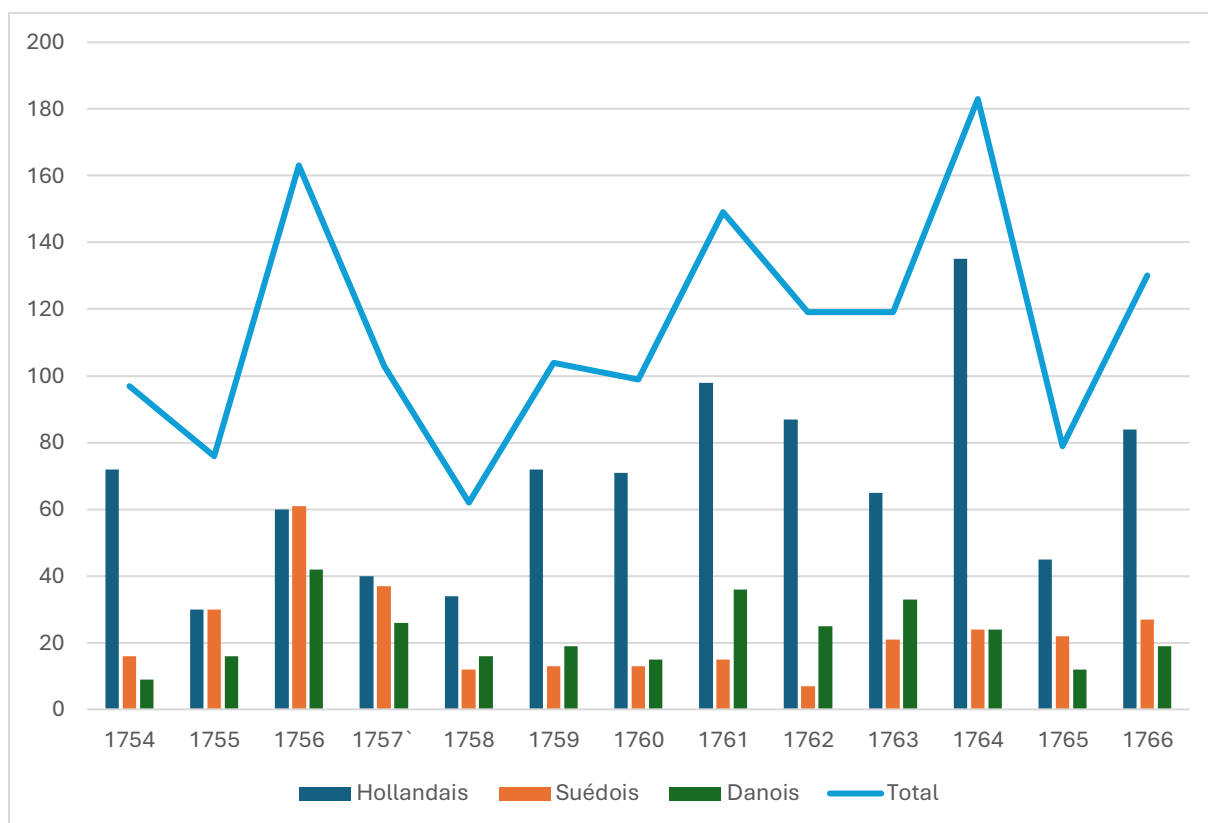
---

<sup>220</sup> CARRIÈRE Charles, *op. cit.*, Volume I, Institut historique de Provence, 1973, p. 489.

<sup>221</sup> *Ibid*, p. 502.

<sup>222</sup> BLONDY Alain, *op. cit.*, Paris, Perrin, 2021, p. 244.

<sup>223</sup> *Ibidem*.



### **Histogramme 10 : Entrées des bâtiments neutres dans le port de Marseille de 1754 à 1766.**

Source : CARRIÈRE Charles, *op. cit.*, Volume II, Institut historique de Provence, 1973, p. 1061-1062.

La place des pavillons neutres dans l'économie marseillaise évolue de manière contrastée durant la guerre de Sept Ans. Certains États comme le Danemark ou la Suède voient leurs fréquentations du port diminuer tandis que les Provinces-Unies connaissent une croissance marquée de leurs entrées entre 1759 et 1763, culminant en 1764 une fois la guerre achevée. Pour ainsi dire, les entrées des neutres varient pendant la guerre, fluctuant à plusieurs reprises. Plus largement, la présence des neutres ne fléchit pas, avec des pics d'activité enregistrés en 1756 et 1761 et un creux en 1758.

Comme le dit très justement Charles Carrière, les prises liées à la course ont pu partiellement limiter les manques relevant de la « paralysie du négoce ». Mais alors, est-il possible de quantifier le total des marchandises rapportées par les corsaires marseillais pendant la guerre de Sept Ans ? Le résultat est très mitigé, la réponse la plus courte et directe pencherait en faveur du « non ». Cependant, les registres de l'intendance sanitaire fournissent, par moments, le type et la quantité de la cargaison prise par les corsaires comme il est possible de le constater dans

les annexes n°11 et n°12. Établir ici une rentabilité réelle de la course sortirait du champ de l'étude et nécessiterait beaucoup plus de sources, comme celles du tribunal des prises ou celles des Archives de la Chambre de commerce. En revanche, il est possible pour cette étude de dresser un tableau approximatif de la totalité des gains qui ont pu être enregistrés par le Bureau de la santé de Marseille pendant la guerre et d'évaluer, avec les sources disponibles pour ce travail, la rentabilité moyenne qu'ont pu procurer de telles ressources dans le port de Marseille en temps de guerre.

| Type de marchandise | Nombre de charges |
|---------------------|-------------------|
| Blé                 | 9 000             |
| Morue               | 3 500             |
| Raisins secs        | 2 600             |
| Saumon              | 33                |
| Huile de poisson    | 2                 |

**Tableau 14 : Évaluation des volumes de marchandises capturées par les corsaires marseillais au cours de la guerre de Sept Ans, pour lesquels la mesure en « charge » dont la quantité est indiquée.**

Sources : AdBR 200 E 512-519.

Il est à noter que, selon Ruggiero Romano, la charge de blé représente approximativement 120 kilos<sup>224</sup>. Romain Facchini, en prenant pour référence Denis Diderot, affirme que la charge à Marseille correspond à 300 livres de poids soit 120 kilos aussi<sup>225</sup>. Cependant, selon Olivier Lopez cité dans le travail de Pierre Niccolò Sofia, la charge de blé peut atteindre 146,85 kilos

<sup>224</sup> BURRUS Laurent, « Les chaînes maritimes des négociants « suisses » à Marseille », *Chaînes et maillons du commerce*, édité par Gilbert Buti et al., Presses universitaires de Provence, 2023, DOI : <https://doi.org/10.4000/books.pup.66701>, : « 51. La charge de blé à Marseille équivaut à 120 kg. »

<sup>225</sup> FACCHINI Romain, « Femmes et circulations marchandes à Marseille au XVIII<sup>e</sup> siècle », *Chaînes et maillons du commerce*, édité par Gilbert Buti et al., Presses universitaires de Provence, 2023, <https://doi.org/10.4000/books.pup.66676>.

selon les équivalences<sup>226</sup>. Afin de faciliter les calculs, la référence pour une charge de blé selon Ruggiero Romano est conservée.

En temps de paix, pour les neuf-mille charges de blé, c'est-à-dire 1080 tonnes de blé, les corsaires marseillais auraient pu vendre pour approximativement 20 livres tournois et 22 sols une charge de blé<sup>227</sup>. Le bénéfice aurait été de 181 980 livres tournois<sup>228</sup>. Cependant, l'entrée des navires chargés de blé étant en chute libre pour cause de guerre, le prix de la charge aurait probablement gonflé et les bénéfices auraient été plus grands. Ces informations provenant du Bureau de la santé et n'ayant pas en possession d'autres sources permettant d'affirmer l'écoulement des marchandises capturées dans Marseille, il n'est pas possible ici de soutenir un réel bénéfice pour les armateurs ou capitaines. En effet, certains bâtiments expriment à l'intendance le fait qu'ils sont allés écouler leurs marchandises en dehors du port de Marseille, comme c'est le cas pour Jacques Ricard, capitaine de prise du vaisseau *La Marie Désirée* :

Le 23.9 étant en vue d'Alicante il a rencontré le senau l'aventure capitaine anglais venant de Terreneuve chargé de morue s'étant emparé le commandement en a été confié au déposant pour le conduire a Alicant ou il est arrivé le meme jour et sa cargaison y a été vendue il a fait voile le 9 du mois passé<sup>229</sup>

En dehors des marchandises à l'intérieur du bâtiment, le navire en lui-même représente une source de revenus à part entière. Ceux-ci sont systématiquement sujets à des ventes séparées<sup>230</sup>. Là aussi, pour connaître le nombre exact de navires vendus, ou du moins les équipements qui en découlent, d'autres sources que celles en notre possession sont nécessaires. Est-il tout de même possible de tenter d'établir une grossière rentabilité de l'arrivée des embarcations capturées à Marseille ? Cette statistique ne prendrait aucunement en compte les variations de marché concernant les bâtiments. De plus, il ne serait pas exclu que certaines embarcations

---

<sup>226</sup> SOFIA Pierre Niccolò, « C'est toute une question de jauge. Méthode, défis, incertitudes et résultats de l'estimation de la portée des navires du commerce marseillais au XVIII<sup>e</sup> siècle », *Cahiers de la Méditerranée* [En ligne], 108 | 2024, mis en ligne le 15 décembre 2024, consulté le 04 février 2025. URL : <http://journals.openedition.org/cdlm/17693> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/137tb>

<sup>227</sup> BUTI Gilbert, « Chapitre VIII. Cabotage et caboteurs à Saint-Tropez au XVIII<sup>e</sup> siècle », *Les chemins de la mer*, Presses universitaires de Rennes, 2010, DOI : <https://doi.org/10.4000/books.pur.100488>. : « D'avril 1749 à février 1753, ses cahiers de compte portent la trace de l'achat de près de 1 500 charges de blé pour une somme globale de 30 330 livres-tournois ». À partir de ce constat :  $30\,330/1500 = 20,22$ .

<sup>228</sup> Il y a 9 000 charges de blé coutant à l'unité 20,22 livres tournois. Le calcul est donc :  $9\,000 \times 20,22 = 181\,980$  livres tournois.

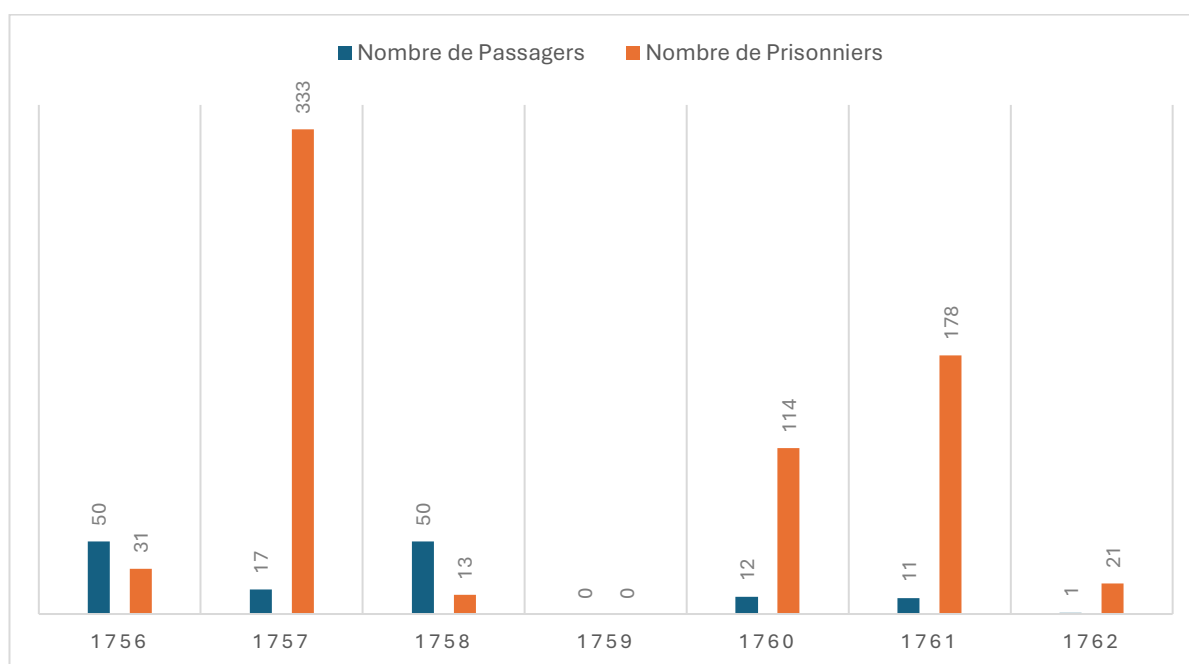
<sup>229</sup> AdBR, 200 E 513, folio. 94.

<sup>230</sup> BUTI Gilbert, « *op. cit.* », *Rives méditerranéennes* [En ligne], 54 | 2017, URL : <http://journals.openedition.org/rives/5229> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/rives.5229> : « Les navires capturés donnent toujours lieu à une vente séparée, comprenant l'équipement du navire minutieusement décrit à savoir ses voiles, mâts, agrès, ancres, câbles, avirons, canons, matériel de bord et instruments du pilote. Lors de ces ventes s'affrontent, en moyenne, quatre à sept acheteurs pour une dizaine d'enchères qui peuvent faire gonfler sensiblement les prix ».

aient pu être saisies par le roi pour son propre bénéfice<sup>231</sup>. Dès lors, cette statistique ne prendrait pas en compte des paramètres de l'économie de la vente de navires et pourraient ajouter des variables qui sortiraient du cadre de cette étude. En effet, le manque de sources primaires pour essayer de dégager quelques chiffres concernant la rentabilité de la vente de navires ne relèverait que de l'hypothèse, sans apporter aucune affirmation décisive<sup>232</sup>. Néanmoins, la vente de navires, de marchandises ne constitue potentiellement pas la seule source de revenus pour les corsaires, ajoutant alors les variables à la rentabilité de la course pour l'économie de Marseille, et plus particulièrement pour les acteurs de celle-ci.

## 2. *Les alternatives économiques aux marchandises et aux navires capturés : les prisonniers, les passagers et l'emploi de corsaire par l'État*

En effet, après la prise, en plus des marchandises, les corsaires ramènent la plupart du temps les prisonniers qui étaient sur les prises, ou alors prennent à leur bord des passagers se dirigeant vers Marseille.



**Histogramme 11 : Total des prisonniers et passagers transportés par les corsaires à Marseille sur l'ensemble de la guerre de Sept Ans.**

Sources : AdBR 200 E 512-519.

<sup>231</sup> *Ibid* : « L'État qui conserve pour son usage les gros bâtiments de guerre, comme les frégates, réutilise à bon compte des navires ennemis parfois équipés d'un matériel de premier ordre »

<sup>232</sup> Des visites au SHD de Toulon et aux AD du Var seraient alors obligatoires pour tenter de trouver des transactions de vente de certains bâtiments capturés.

\_\_\_\_\_Ainsi, pendant la guerre de Sept Ans, le total des prisonniers toutes nationalités confondues capturés s'élève à six cent quatre-vingt-dix. Tandis que le total des passagers transportés s'élevait à cent quarante-et-un. Pour ce qui est des passagers, la nationalité est très rarement donnée. C'est à la fin de la déposition que le capitaine d'embarcation déclare le nombre de passagers qu'il a sur son bâtiment. Ces dépositions se présentent comme tel :

Il dit encore que les deux chébecs armés en course commandés par le capitaine fabre en ont mis sous voile un jour avant lui il a remis sa patente dans laquelle sont compris 28 passagers et a eu l'entrée.<sup>233</sup>

Il est arrivé, une fois seulement, que l'intendant déclare la nationalité du passager de l'enseigne Lazare Sigare, capitaine de prise de François Rouden, capitaine du vaisseau *Le Roy Gaspard* :

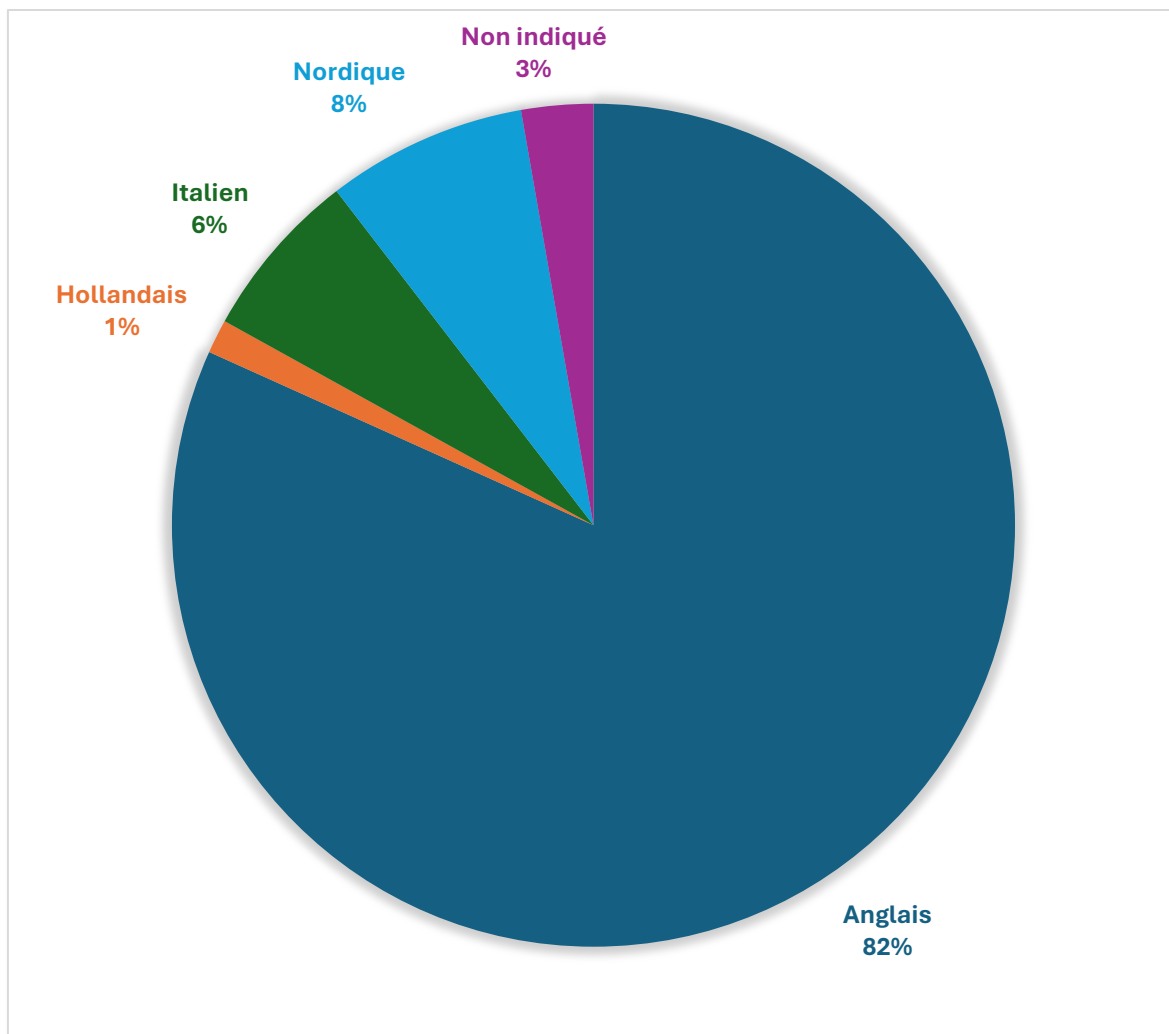
Thomas Alcock anglais venant de Villefranche chargé d'une partie d'huile et de canons duquel s'étant emparé il en a donné le commandement au déposant pour le conduire ici il a un passager Italien provenant de la prise<sup>234</sup>

Dans le cas mentionné ci-dessus, le passager « italien » se trouvait être embarqué sur la prise anglaise pour une destination qui n'est pas mentionnée dans la déposition. Mais que retirer du bénéfice de ramener des prisonniers et des passagers pour le corsaire ? Dans un premier temps, analysons la part des marins capturés par les corsaires français.

---

<sup>233</sup> AdBR, 200 E 514, folio. 2.

<sup>234</sup> *Ibid*, 200 E 513, folio. 103.



**Diagramme 5 : Pourcentage de nationalité des prisonniers capturés par les corsaires français pendant la guerre de Sept Ans.**

Sources : AdBR 200 E 512-519.

Comme nous le constatons très bien, la grande majorité des prisonniers capturés par les corsaires se trouvent être anglais avec 82% d'entre eux. Les 18% restant correspondent alors très certainement à des navires neutres. La catégorie « non indiqué » correspond ici à un agrégat de captifs anglais et danois faits par George René Pléville-Le-Pelley au cours de ses croisières.

Le 13 étant 25 au S. de Minorque ol s'est aussi emparé du navire du capitaine Richard Thompson anglais chargé de Haran et de plomb alant de Yarmouth en Italie dont la conduite en a été donnée au sieur Benesiere lieutenant il a remis sa patente il a 19 mariniers provenant de ses prises et a eu l'entrée<sup>235</sup>

Cependant, n'attribuant pas de nationalité à ses captifs, certainement des Anglais et des Danois, une catégorie a été prévue à cet effet.

Ces captifs ont-ils pu générer un quelconque profit pendant la guerre ? La réponse est négative puisque le 10 février 1763, le traité de Paris prévoit la remise des prisonniers dans un délais de six semaines au plus tard<sup>236</sup>. De plus, comme le souligne René Laliberté, la propriété des prisonniers au XVIII<sup>e</sup> siècle revient à l'État<sup>237</sup>. Donc non : le bénéfice tiré des prisonniers de guerre n'existe pas pour la guerre de Sept Ans. En revanche, l'entretien de ceux-ci coûtait et profiter du remboursement de l'État en mentant peut être envisagé, mais ça n'est que purement hypothétique<sup>238</sup>. En ce qui concerne les passagers, le peu d'études les concernant est « intéressant, voire étonnant » pour reprendre les mots de Xavier Bidard<sup>239</sup>. Pourtant, il est possible de recenser près de cent quarante-et-un passagers sur les embarcations corsaires. Il s'agit parfois de recaptures de certaines personnes trouvées à bord de la prise anglaise comme sur la déposition de Lazare Sigare citée précédemment<sup>240</sup>. Il est alors possible d'émettre l'hypothèse selon laquelle certains corsaires aient pu être payés pour transporter certaines personnes d'un lieu à un autre. Cependant, l'absence de ce type de transaction dans les sources ne permet aucunement de valider cette hypothèse. De plus, l'établissement d'une telle statistique serait potentiellement biaisé puisque certains des passagers pourraient être des membres d'équipage des anciennes prises capturées par les Anglais. À l'image de

---

<sup>235</sup> *Ibid*, folio. 8-9.

<sup>236</sup> VO-HA Paul, « Une impossible sortie de guerre ? », *L'historien-citoyen*, édité par Benjamin Deruelle et al., Éditions de la Sorbonne, 2022, DOI : <https://doi.org/10.4000/11y>

<sup>237</sup> 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. 121. : « Contrairement aux périodes antérieures, il n'existait aucune ambiguïté quant à la propriété des prisonniers de guerre au milieu du XVIII<sup>e</sup> siècle ; ils étaient incontestablement sous la responsabilité de l'État. Le ministère de la Guerre agissait comme organe de centralisation du système de la captivité militaire »

<sup>238</sup> VO-HA Paul, « op. cit. », *L'historien-citoyen*, édité par Benjamin Deruelle et al., Éditions de la Sorbonne, 2022, DOI : <https://doi.org/10.4000/11y> : « chaque couronne soldant respectivement les avances, qui auront été faites pour la subsistance & l'entretien de ces prisonniers par le souverain du pays, où ils auront été détenus, conformément aux reçus & états constatés & autres titres authentiques, qui seront fournis de part & d'autre ».

<sup>239</sup> BIDARD Xavier, *op. cit.*, sous la direction du Professeur MARZAGALLI Silvia, Université Côte d'Azur, 2022, p. 190.

<sup>240</sup> Cf. page 94.

Mathieu Reibaud, lieutenant et capitaine de prise pour Barthélémy Mille qui ramène une tartane française à Marseille reprise par son capitaine aux mains des Anglais.

S'étant emparé des deux bâtiments le commandement de la présente tartane a été donné au déposant qui a fait voile des Isles le 13 il a relâché a Porto Galere le 17 et en est parti le 27 ensuite a Porto Conte le meme jour et en a mis sous voile le 2 du courant avec le vaisseau la Coquette qu'il a quitté dans la nuit. Il a de nouveau mouillé a Porto Galere le 3 et en est parti le 10 il a 7 hommes d'équipage lui compris ensemble et un matelot de la tartane<sup>241</sup>

Donc, à l'image de ce que mentionne Xavier Bidard concernant le retour d'esclaves corses<sup>242</sup>, il serait possible de penser que certains passagers ramenés par les corsaires pourraient être des matelots, capitaines ou personnels de bord d'un marchand ou d'un corsaire capturé au préalable par la marine britannique.

En revanche, il est parfois possible d'observer des corsaires ayant eu des missions données par l'État. Par exemple, on peut citer le cas de Joseph Brémond, capitaine de la tartane *Le Saint-Joseph* en 1757, qui effectue une mission de transport de troupes pour le compte du Roi de France :

L'an mil sept cent cinquante huit et le quatorze février après midi par devant nous la Royale de Marseille fut présent le capitaine Joseph Brémond de Marseille cy devant commandant la tartane Saint-Joseph lequel agissant avec le consentement de ses intéressés a fait cession et transport pour ces présents a Saint Pierre André Colomb négociant de cette ville présent acceptant et stipulant la somme de quinze cent douze livres seize sols deux deniers en principale qui font deux au capitaine Brémond par la Chambre de commerce de cette ville allant et procédant du récépissé de meme somme fait en sa faveur par le trésorier de la marine a Toulon pour le fret de la tartane cy devant notifiée au vue du Roi pour le transport de troupes<sup>243</sup>

La somme de 1512 livres, 16 sols et 2 deniers lui a été versée afin qu'il assure, pour le compte du roi, un transport des troupes de Sa Majesté. Bien que ce revenu soit exceptionnel puisqu'il n'apparaît qu'une fois dans les sources utilisées, il constitue tout de même pour le capitaine et les armateurs une somme non-négligeable.

---

<sup>241</sup> AdBR, 200 E 513, folio. 154-155.

<sup>242</sup> BIDARD Xavier, *op. cit.*, p. 191 : « Le nombre de 145 passagers doit être nuancé, car pour 67 d'entre eux, il ne s'agit pas de passagers « classiques » effectuant une traversée d'un port à l'autre : il s'agit du retour d'esclaves corses, rachetés auprès de la régence d'Alger ».

<sup>243</sup> AdBR, 353 E 162, folio. 114-115.

En arrivant au terme de cette partie de l'argumentation, qu'est-il possible de conclure ? La course marseillaise apparaît moins comme une stratégie durable que comme un effet d'opportunité activé par une conjoncture de guerre. La désorganisation des flux maritimes due à la guerre avec le Royaume-Uni depuis 1707 invite la course à combler partiellement les manques, surtout en denrées telles que le blé ou la morue. Dans cette étude, la quantification reste fragile et pose des problèmes de réelle appréciation des bénéfices de la course à Marseille. En effet, le bureau de la santé renseigne parfois la quantité de marchandises en « charges », mais se contente le plus souvent de mentionner le type de marchandises qui se trouve sur l'embarcation. De plus, quelques cas d'écoulement des cargaisons hors de Marseille sont présents. L'absence de source permettant de vérifier les jugements de prises, les prix de vente et les transactions ont tendance à ne pas apporter une grande précision. Les valorisations proposées ici n'ont donc qu'un statut indicatif. De même, les bâtiments capturés représentent une piste future intéressante à explorer, même si ceux-ci sont soumis aux aléas d'adjudication et à de fortes décotes. Il a aussi été possible de voir que les prisonniers, de même que les passagers, ne constituent pas une ressource marchande, tandis que les missions ponctuelles pour le roi, à l'image du capitaine Brémond, offrent des revenus irréguliers. En somme, la rentabilité de la course tient à une addition de plusieurs revenus variés sensibles aux désavantages sanitaires, aux coûts judiciaires et à la conjoncture des prix qui peut fortement varier en temps de guerre. Pour d'autres ports, la « loterie corsaire » a pu réussir à dégager des profits non-négligeables<sup>244</sup>. À Marseille, elle ne peut que difficilement remplacer les revenus du négoce, mais constitue une substitution partielle quand celui-ci est freiné, arrêté.

Cependant, ce constat invite à déplacer la focale : si la course opère surtout par opportunités, pourquoi Marseille l'attire-t-elle néanmoins ? Serait-ce une tentative d'imitation comme l'affirme Charles Carrière<sup>245</sup> ? Ou alors, la cité possède-t-elle des atouts structurels permettant d'examiner la question plus en profondeur ?

---

<sup>244</sup> CHALINE Olivier, LE BOUËDEC Gérard, POUSSOU Jean-Pierre, « Course, piraterie et économies littorales (XV<sup>e</sup>-XXI<sup>e</sup> siècle) », *Revue d'histoire maritime*, no. 17, Presses de l'Université Paris-Sorbonne, 2013, pp. 429-457 : « Sans faire des littoraux vendéen, saintongeais et aunisien des lieux d'armements intenses, Jacques Péret, en revisitant tous les types de course, démontre que la loterie corsaire fonctionne, permettant de dégager parfois d'honorables profits, et quelquefois de réussir de gros coups, tels les armements des frères Chegaray durant les guerres de la Révolution. ».

<sup>245</sup> CARRIÈRE Charles, *op. cit.*, Volume I, p. 522.

## C. Attractivité de Marseille pour la course : entre port commercial et carrefour stratégique ?

### *1. Pourquoi armer à Marseille ? La comparaison avec les autres ports de course*

« Les Provençaux, et particulièrement les Marseillais, n'avaient pas le tempérament combatif, ni les traditions des Dunkerquois et des Malouins. »<sup>246</sup>. Cette citation de Paul Masson, repris dans la thèse de Charles Carrière, résume à elle seule la position du port français en temps de guerre : une participation limitée aux opérations corsaires. Afin de supporter cette affirmation des deux auteurs soutenant la même idée, il convient de comparer les ports ponantais et celui de Marseille pendant la guerre de Sept Ans. Par exemple, d'après les registres de l'intendance sanitaire, Marseille effectue près de cent onze prises pendant la guerre de Sept Ans. Le total des armements est de quatre-vingt-douze selon Gilbert Buti<sup>247</sup> et Michel Aumont<sup>248</sup>. À titre de comparaison, le port de Granville effectua soixante-dix prises pour quinze armements et douze corsaires<sup>249</sup>. Marseille a donc un ratio de 1,21 prise par armement à l'inverse des granvillais qui atteignent 4,67 prises par armement. À titre de comparaison, si Granville et Marseille avaient toutes deux réussi à armer cent embarcations, Marseille obtiendrait environ cent vingt-et-unes prises contre quatre cent soixante-sept pour Granville. L'écart est encore plus grand à Dunkerque où, pour cent vingt-et-un armements, les corsaires du nord de la France effectuent près de cinq cent quatre-vingt-seize prises, soit une valeur en livre de 13 806 842 livres pendant la guerre de Sept Ans<sup>250</sup>. Si un tel gouffre d'efficacité se trouve entre Marseille et les autres ports du Royaume de France tournés vers la course, comment l'expliquer ? Tout d'abord, il convient de se tourner vers l'aspect politique et stratégique de la guerre de Sept Ans. Au commencement du conflit, Minorque est capturée grâce au corps expéditionnaire du duc de Richelieu et au soutien maritime de La Galissonnière qui repousse l'escadre anglaise<sup>251</sup>. Dès lors, la totalité de l'espace terrestre méditerranéen, hormis Gibraltar, est sous le contrôle direct de la maison de Bourbon. Les zones de contrôle sont alors plus développées. La course en Méditerranée est vitale pour le Royaume de France qui, pendant le

---

<sup>246</sup> *Ibidem*.

<sup>247</sup> BUTI Gilbert, HRODEJ Philippe, *op. cit.*, 2021, p. 516.

<sup>248</sup> AUMONT Michel, *op. cit.*, p. 172.

<sup>249</sup> *Ibid*, p. 442.

<sup>250</sup> VILLIERS Patrick, *op. cit.*, p. 45.

<sup>251</sup> MONAQUE Rémi, *op. cit.*, p. 167.

conflit, compte bien garder ses routes commerciales et ainsi protéger son commerce<sup>252</sup>. Dans la première partie de la guerre, de 1756 à 1757, le contrôle anglais en Méditerranée est moins resserré. La course bat son plein et le pic de prise est atteint durant l'année 1757 où les corsaires Marseillais en ramènent près de quarante-six. En 1758, l'activité s'essouffle<sup>253</sup>, jusqu'à s'arrêter complètement en 1759<sup>254</sup>. Cet arrêt concorde avec le tournant de la guerre qui s'opère lors de la guerre de Sept Ans<sup>255</sup>, mais aussi avec la faiblesse des entrées enregistrées dans le port de Malte au même moment<sup>256</sup>. La comparaison entre Marseille et les grands ports corsaires du Ponant met en évidence un contraste profond. Si les Marseillais arrivent à effectuer plus d'une centaine de prises au cours de ce conflit, leur efficacité reste bien moindre en comparaison d'autres ports de course comme Granville, Saint-Malo ou Dunkerque, dont les ratios sont beaucoup plus élevés que la cité phocéenne. L'écart entre ces différentes cités peut, comme l'expliquent Charles Carrière et Paul Masson, résulter d'un manque de tradition<sup>257</sup>. Cependant, celui-ci réside aussi dans la domination anglaise écrasante en Méditerranée à partir de 1759. En effet, les bâtiments anglais menaçaient parfois directement Toulon et Marseille<sup>258</sup>. Si Marseille se présente alors comme une cité offrant peu d'opportunités, pourquoi certains capitaines venus du Ponant choisissent-ils d'y courir ? L'examen de ces mobilités permet alors une meilleure compréhension de l'attractivité de Marseille, mais aussi la manière dont la course s'y insère. Pourquoi prendre l'exemple de capitaine ponantais pour cette étude ? Ici, il s'agit de savoir les raisons qui auraient pu pousser certains capitaines à déporter leur activité en Méditerranée. À commencer par le plus célèbre d'entre eux : George René Pléville-Le-Pelley. À l'issue de la guerre de Succession d'Autriche, il est alors le plus jeune capitaine marchand de France<sup>259</sup>. Il établit son premier contact en Méditerranée pour des raisons commerciales, puis des raisons personnelles le poussent à y rester<sup>260</sup>. Le capitaine granvillais se distingue particulièrement lors du conflit, puisqu'il effectue au total près de douze prises sur la totalité de

<sup>252</sup> BLONDY Alain, *op. cit.*, p. 244.

<sup>253</sup> Seulement cinq prises enregistrées en 1758. C'est moins qu'au début de la guerre où dix-neuf prises ont été enregistrées pour l'année 1756.

<sup>254</sup> Une seule déposition corsaire est enregistrée dans les registres du Bureau de la Santé de Marseille.

<sup>255</sup> 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<sup>e</sup>-XVIII<sup>e</sup> siècle)*. Sous la direction de VILLIERS Patrick, DUTEIL Jean-Pierre. Vanves, Hachette Education, « Carré Histoire », 1997, p. 92-113.

<sup>256</sup> GRAZIANI Antoine-Marie, VERGÉ-FRANCESCHI Michel, *op. cit.*, p. 170.

<sup>257</sup> CARRIÈRE Charles, *op. cit.*, Volume I, p. 522.

<sup>258</sup> J. DELAMER Kevin, *The Devisive Blow : The Anglo-French Naval Campaign of 1759*, U.S Naval War College, URL : <https://ijnh.seahistory.org/the-decisive-blow-the-anglo-french-naval-campaign-of-1759/>

<sup>259</sup> JACQUES Marin, « Pléville Le Pelley, corsaire normand. » Dans : *Études Normandes*, 54<sup>e</sup> année, n°1, 2005. À travers la Normandie. pp. 25-33, URL : [www.persee.fr/doc/etnor\\_0014-2158\\_2005\\_num\\_54\\_1\\_1576](http://www.persee.fr/doc/etnor_0014-2158_2005_num_54_1_1576)

<sup>260</sup> VILLIERS Patrick, *op. cit.*, p. 89 : « L'année 1756 fut marquée par la prise de Minorque par La Galissonnière, la plupart des navires marchands furent réquisitionnés tel Pléville-Le-Pelley qui venait de se marier à Marseille. »

la guerre de Sept Ans, six durant l'année 1757 et six autres en 1760. Il croise sur deux embarcations différentes à savoir *Le Collibry* dans un premier temps, puis *L'Hirondelle*. Cependant, cette analyse demeure incomplète faute de sources complémentaires permettant d'établir les motivations exactes des capitaines du Ponant à armer et courir à Marseille. Le cas de Georges René Pléville-Le-Pelley n'est en rien représentatif puisqu'il demeure à Marseille pour un mariage<sup>261</sup>. Ce cas, singulier, ne saurait être représentatif et ne permet pas la généralisation.

La course laisse des traces, qu'elles soient humaines, institutionnelles ou matérielles dans la cité phocéenne. Cela permet d'interroger non seulement la mémoire de cette pratique mais aussi les lieux et les acteurs qui l'ont incarné.

## 2. *Mémoire, traces et hypothèses de la course au XVIII<sup>e</sup> siècle : hommes, documents, lieux...*

La guerre de course laisse dans son sillage des traces humaines. Derrière chaque croisière, chaque capture, se trouve une étude à mener sur les hommes qui y ont participé. Plusieurs parcours témoignent de la fragilité, mais aussi de l'opportunisme de cette activité. Cette pratique peut s'ériger comme un tremplin vers la noblesse avec l'exemple de Georges René Pléville-Le-Pelley qui, de roturier, accède à l'un des postes les plus prestigieux du Royaume de France<sup>262</sup>. Cependant, il s'agit là d'un cas isolé ; dans ce travail, il est possible d'observer que la majorité des acteurs sont de simples matelots ou volontaires embarqués « à la part », ils n'ont laissé des traces qu'à travers les actes notariés. Une mémoire si fragmentaire peut cependant mériter une étude plus approfondie afin de comprendre les raisons qui poussaient, à caractère personnel, le matelot, le volontaire, à s'engager et prendre part dans l'aventure corsaire. Les archives rendent néanmoins visible une diversité des provenances dans les équipages corsaires, pouvant alors constituer une base d'enquête intéressante ; qu'ils soient italiens<sup>263</sup>, maltais<sup>264</sup>,

---

<sup>261</sup> VILLIERS Patrick, *op. cit.*, p. 89 : « l'année 1756 fut marqué par la victoire de Minorque par la Galissonnière, la plupart des navires marchands furent réquisitionnés tel Pléville le Pelley qui venait de se marier à Marseille ».

<sup>262</sup> AUMONT Michel, « La guerre de course, un tremplin vers la noblesse au XVIII<sup>e</sup> siècle ? ». *Les noblesses normandes*, édité par Alain Hugon et Ariane Boltanski, Presses universitaires de Rennes, 2011, DOI : <https://doi.org/10.4000/books.pur.120237>, URL : <https://books.openedition.org/pur/120237?lang=fr> : « Dès lors, l'on peut légitimement se demander si les capitaines roturiers qui se lançaient dans la guerre de course espéraient véritablement un anoblissement ? Ce n'est pas sûr, car ils savaient que pour pouvoir éventuellement en obtenir un, il leur fallait suivre un parcours très particulier, que le destin présentait rarement sous des auspices favorables à tout un chacun. »

<sup>263</sup> AdBR, 353 E 160, folio. 757-758.

<sup>264</sup> *Ibid*, folio. 738v-739.

espagnols<sup>265</sup> ou bruxellois<sup>266</sup>, ils ont formé les équipages hétérogènes des corsaires phocéens. Cette diversité sociale et géographique conforte la notion d'une mémoire dispersée.



Figure 8 Statue de Jean-Bart place Jean-Bart à Dunkerque



Figure 9 Statue placée à Granville en hommage à Georges René Pléville-Le-Pelley

Là où les villes de Saint-Malo, Granville ou Dunkerque ont entretenu une tradition corsaire valorisée dans les récits locaux ou même dans les monuments, comme il est possible de l'observer ci-dessus, Marseille, quant à elle, ne semble pas avoir cultivé une telle mémoire héroïque. La mémoire locale se penche plus sur le négoce et l'image d'un port franc.

La course marseillaise n'en demeure pas moins un épisode important pour la ville de Marseille. La mémoire humaine se fait alors à plusieurs niveaux : héroïque pour quelques capitaines, silencieuse pour les matelots.

---

<sup>265</sup> *Ibid*, folio. 756.

<sup>266</sup> AdBR, 353 E 161, folio. 83v.

## **Conclusion**

L'étude de l'organisation de la guerre de course à Marseille au cours de la guerre de Sept Ans a mis en lumière un système complexe. La cité phocéenne est un lieu où se croisent des logiques économiques, sociales mais aussi militaires, intimement liées à l'histoire de la ville. La première constatation tient à l'absence de grandes familles corsaires clairement identifiables dans les sources à notre disposition, comparable à ce que l'on observe dans d'autres ports atlantiques comme Saint-Malo, Granville ou Dunkerque. Les familles marseillaises, telles que les Audibert ou les Roux, apparaissent néanmoins comme des acteurs incontournables, engagés dans une double logique : celle du commerce et de la course. Ces exemples témoignent, dans une certaine mesure, que la guerre de course ne constitue pas une activité marginale, mais bien une extension de l'activité marchande, mobilisée dans un contexte de guerre afin de pouvoir dégager des bénéfices ou peut-être même accroître un prestige social. À travers ces dynamiques, c'est toute la porosité entre économie de paix et de guerre qui se dessine, confirmant alors l'importance du rôle des négociants dans la mobilisation maritime de Marseille en temps de guerre.

La diversité des profils d'armateurs renforce ce constat. Les sources ont pu révéler que les acteurs allaient de puissants négociants capables de déléguer la conduite des opérations, à des capitaines, aussi armateurs de leur embarcation, directement impliqués dans le commandement de celle-ci. La Chambre de commerce de Marseille elle-même, bien que timidement, a pris part à cette dynamique, confirmant que la course est perçue comme une activité à la fois lucrative mais aussi risquée. Ce faisceau d'acteurs pourrait-il démontrer l'existence d'un milieu économique composite, qui investit dans la course autant par opportunité que par volonté de participer à l'effort de guerre ?

De plus, l'analyse des capitaines et des équipages met en évidence le caractère endogène de la course marseillaise. Près de la moitié des commandants recensés sont issus de Marseille, et l'essentiel des autres provient de ports provençaux proches comme La Ciotat ou Martigues. Cette prédominance régionale souligne l'importance des liens de confiance et de proximité dans les choix des capitaines par les armateurs. Ces derniers privilégient des individus intégrés à leur réseau familial ou professionnel, capables de garantir la fiabilité et la potentielle rentabilité d'une expédition. À l'inverse, les capitaines extérieurs, comme George René Pléville-Le-Pelley venu de Granville, restent l'exception. Cette homogénéité régionale illustre le poids des solidarités locales dans la construction d'une course marseillaise tout de même spécifique,

ournée davantage vers la reproduction d'équilibres sociaux internes que vers l'accueil d'influences extérieures.

La composition des équipages, si elle reste difficile à constituer de manière exhaustive, confirme cette logique tout en révélant une ouverture relative. Si Marseille fournit la grande majorité des marins, la présence de volontaires étrangers, de Provençaux extérieurs de la cité et même de non-régnicoles rappelle que le bassin méditerranéen reste un véritable espace de brassage. Toutefois, l'importance numérique des matelots marseillais traduit un enracinement local fort, conférant à ces équipages une identité bien spécifique. À travers les fonctions qui ont pu être recensées (capitaines, capitaines en second, lieutenants, pilotes, timoniers, chirurgiens, écrivains ou encore matelots), se dessine l'image d'une micro-société, hiérarchisée, indispensable à la réussite des opérations corsaires.

Enfin, le choix des bâtiments révèle une stratégie d'adaptation aux contraintes économiques et militaires. Les armateurs privilégient les vaisseaux et les bâtiments au tonnage intermédiaire, capables d'accueillir un nombre d'hommes et de canons suffisant tout en restant adaptés aux conditions de navigation méditerranéenne. Les petites embarcations, bien que moins rentables en moyenne, sont aussi utilisées car elles représentent un investissement moindre et permettent de limiter les risques en cas d'échec. Ce pragmatisme illustre bien l'équilibre constant recherché par les armateurs entre rentabilité, sécurité ou encore efficacité.

Cette première partie a donc mis en évidence un système corsaire marseillais où les logiques économiques et sociales conditionnent largement l'activité militaire. La guerre de course apparaît alors moins comme une activité individuelle que comme le produit d'un tissu marchand et familial, inséré dans les structures locales et attentif aux opportunités offertes par le conflit. Néanmoins, cette reconstitution reste tributaire de sources assez lacunaires : les registres de l'intendance sanitaire se concentrent surtout sur les capitaines et les officiers des embarcations, tandis que les minutes notariales ne livrent que les matelots ou les volontaires ainsi qu'une vision fragmentaire des armements. Ces limites archivistiques invitent donc à une grande prudence, mais elles soulignent aussi le potentiel de recherches futures dans différents fonds comme le SHD de Toulon ou encore les Archives départementales du Var, susceptibles d'affirmer notre compréhension. En définitive, l'organisation de la guerre de course à Marseille pendant la guerre de Sept Ans apparaît comme un miroir de la société portuaire provençale : une société marchande, prudente, pragmatique où la mer demeure à la fois un espace d'opportunités et un champ de risque.

L'examen du déroulement concret des opérations corsaires menées depuis Marseille durant la guerre de Sept Ans permet de mesurer toute la complexité de cette activité où contrainte stratégique, aléas maritimes et logiques économiques s'entremêlent. Les itinéraires étudiés, qu'il puisse s'agir de bâtiments à fort tonnage comme *Le Télémaque* ou de bâtiments plus légers comme *Le Fleuron*, révèlent une constante : la prédominance du cabotage et des zones littorales comme espaces privilégiés de la chasse. Les côtes espagnoles, italiennes ou barbaresques constituent de véritables terrains d'embuscades, propices à la capture de bâtiments marchands. Loin d'être marginal, ce choix traduit une adaptation pragmatique : dans une Méditerranée quadrillée par la base britannique de Gibraltar et où les convois ennemis circulent sous escorte, les corsaires favorisent la proximité des ports et détroits pour maximiser leurs chances de succès.

Toutefois, la concentration des prises près des côtes n'est pas une garantie de rendement. Une proportion significative (environ un quart) des croisières s'avèrent infructueuses. L'échec apparaît donc comme une composante structurelle de la course. L'analyse des itinéraires de ces expéditions sans résultat montre que la simple exposition aux routes commerciales ne suffit pas ! Les facteurs de concurrence, la protection des convois mais aussi les variables internes comme l'osmose sociale, la discipline et les décisions contestées jouent un rôle déterminant. Le cas du capitaine Arnoux et de la prise napolitaine du vaisseau *La Victoire* illustre les tensions possibles entre équipage et commandement, voire les contournements de la légalité pour faire reconnaître une « bonne prise » par l'Amiral. La guerre de course n'est donc pas résumée à une mécanique de capture : elle est aussi un espace d'incertitudes où se mêlent rivalités, stratégies opportunistes et arbitrages institutionnels.

L'identification des cibles confirme par ailleurs la centralité du commerce britannique en Méditerranée : près de 80% des prises recensées battent pavillon anglais sur la guerre de Sept Ans. La typologie des embarcations capturées -vaisseaux, senaux, brigantins- traduit une économie de cabotage de proximité adaptée aux circuits régionaux. Cependant, les corsaires phocéens n'hésitent pas à contester cette neutralité proclamée à d'autres pavillons s'ils estiment que leurs cargaisons peuvent nuire à Sa Majesté. Les captures de navires suédois, danois, italiens, révèlent une certaine porosité du statut de neutre, régulièrement mis à l'épreuve des soupçons de collusion avec l'ennemi. Ces pratiques mettent alors en lumière les marges de manœuvre laissées aux corsaires, mais aussi les tensions diplomatiques inhérentes à la guerre de course. La saisie d'un navire neutre, motivée par le trajet ou la cargaison, témoigne d'un pragmatisme où la perspective de profit prime bien souvent sur le respect du droit.

L'autre apport majeur de cette partie réside dans le rôle des navires prêtés par la monarchie française. Avec seulement 9% des armements mais près d'un quart des prises, ces bâtiments démontrent une efficacité remarquable. Ils incarnent la volonté de l'État de pallier la faiblesse de sa flotte régulière en s'appuyant sur l'énergie des ports français. Pour Marseille, cet apport royal ne fut pas seulement économique : il contribua à maintenir une activité maritime continue malgré les difficultés de la guerre et à inscrire la cité dans l'effort naval du royaume.

Enfin, l'étude des dépôts corsaires montre que la guerre de course ne se limitait pas à la capture : elle remplissait aussi une fonction de renseignement. Chaque croisière devenait l'occasion de recueillir des informations sur les routes marchandes, les cargaisons transportées, les mouvements d'escadres ou de convois. Ces données, consignées à l'intendance sanitaire, dépassaient la seule logique commerciale pour alimenter une véritable veille stratégique au profit de l'État mais aussi des autorités portuaires. La course apparaît alors comme un instrument hybride : un outil de guerre économique, mais aussi une source d'informations sur l'ennemi et le commerce méditerranéen.

En définitive, cette analyse du fonctionnement opérationnel de la course marseillaise révèle un système souple mais néanmoins fragile, où le succès dépend d'un faisceau de facteurs imbriqués : choix tactiques, efficacité de l'équipage, conjoncture des routes et capacité à transformer une capture en « bonne prise » juridiquement reconnue. Si les corsaires marseillais n'atteignent pas l'ampleur de leurs homologues de Dunkerque ou de Saint-Malo, ils s'inscrivent néanmoins dans une dynamique méditerranéenne originale marquée par la prédominance du cabotage, la fréquence des prises britanniques et l'ambiguïté des captures neutres. En ce sens, la course marseillaise constitue à la fois un miroir des tensions globales de la guerre de Sept Ans et un observatoire privilégié des pratiques relatives à la course, révélant la place centrale de la Méditerranée dans les affrontements maritimes du XVIII<sup>e</sup> siècle.

L'achèvement d'une opération corsaire constitue sans doute la phase la plus révélatrice de la manière dont Marseille articule sa pratique maritime avec ses institutions, son économie mais aussi sa mémoire. De la déclaration du Bureau de la Santé jusqu'au partage des bénéfices, la fin de la course apparaît comme une succession d'étapes juridiques, sanitaires et comptables qui conditionnent la légitimité même de l'activité corsaire. Loin d'être une simple formalité, l'entrée au port enclenche cette chaîne de procédure complexe : examen des patentes sanitaires, quarantaine éventuelle en fonction de ce que décide l'intendant, dépôt des papiers à l'amirauté, jugement de bonne ou mauvaise prise par l'amirauté et enfin, liquidation des gains. Cette

judiciarisation de la capture souligne la dépendance de la course à un ensemble d'institutions étroitement imbriquées, sans lesquelles la légalité du butin ne peut être reconnue.

Le rôle de l'intendance sanitaire illustre très bien cette imbrication. Dans une ville exposée aux flux du Levant, la protection contre la peste prime sur toute autre considération. La patente de santé, qu'elle soit « nette », « touchée » ou « brute », ne détermine pas seulement la durée de la quarantaine, mais conditionne également la rapidité avec laquelle une prise peut être écoulee. Derrière cette dimension sanitaire se profile un enjeu économique crucial : plus la procédure est longue, plus le risque de perte de valeur des cargaisons augmente. Le passage au tribunal des prises constitue l'autre versant de ce dispositif. La qualification de « bonne prise » ouvre la voie à la redistribution des profits tandis que la « main levée » entraîne restitution et dans certains cas des dédommagements. Ce filtre judiciaire rappelle donc que la guerre de course, même encouragée, reste encadrée par des règles précises qui limitent les abus, du moins en théorie.

Les minutes notariales témoignent alors de la circulation des parts de prises, de la sécurisation des revenus par les matelots, mais aussi des relations d'endettement et de dépendance qui unissent marins, négociants et armateurs. Le notaire incarne ainsi le point de jonction entre la pratique corsaire et les réseaux économiques de la cité. À travers ces actes, se dévoile une réalité plus prosaïque : la course n'est pas seulement un affrontement maritime, mais une affaire de capitaux, de dettes et de règlements comptables.

La question de la rentabilité de la course, posée en filigrane, appelle une réponse nuancée. Les prises de blé, de morue ou de raisins secs pouvaient certes pallier certaines pénuries, mais elles ne compensent pas l'effondrement du négoce. La vente des navires, tout comme les revenus liés à des missions ponctuelles confiées par l'État, ne représente qu'un appoint conjoncturel. Les prisonniers, quant à eux, ne génèrent aucun profit direct, relevant de la prérogative royale. L'ensemble conduit à relativiser le rôle de la course comme substitut au commerce en temps de guerre. Plus qu'une stratégie, elle s'apparente à un expédient, un effort d'opportunité activé par la conjoncture guerrière.

Enfin, la mémoire de la course marseillaise s'avère contrastée. Si quelques figures comme George René Pléville-Le-Pelley accèdent à une reconnaissance durable, la majorité des acteurs demeurent invisibles, cantonnés aux archives notariales ou sanitaires. Contrairement à Saint-Malo ou Dunkerque, Marseille n'a pas entretenu de tradition corsaire valorisée, que ce soit dans sa mémoire ou dans son espace public. Cette absence de mémoire monumentale reflète la place marginale de la course dans l'identité marseillaise, davantage tournée vers le négoce et son statut de port de commerce. La guerre de course n'en demeure pas moins un épisode

significatif dont les traces dispersées comme les actes notariés, les dépositions ou les archives sanitaires constituent autant de jalons pour comprendre la société maritime phocéenne du XVIII<sup>e</sup> siècle.

En définitive, la fin d'une croisière corsaire ne se résume pas à l'arrivée d'un navire chargé de butin. Elle révèle tout un système institutionnel et économique où s'articulent santé publique, justice maritime et réseaux marchands. À Marseille, ce système permit d'encadrer une activité fragile et aléatoire, qui ne put jamais se substituer totalement au commerce, mais joua un rôle conjoncturel en période de guerre. La mémoire limitée laissée par cette pratique confirme qu'elle fut moins constitutive d'une identité collective que révélatrice d'une capacité d'adaptation, où l'économie de guerre complétait ponctuellement l'économie de paix.

L'expérience marseillaise de la guerre de Sept Ans ne se voit pas comme un aboutissement, mais bien une étape dans une histoire plus longue et fastidieuse de la guerre de course française. L'étude de Marseille s'inscrit donc dans cette continuité, révélant les prémices d'une plus grande présence corsaire dans la ville, tandis que des passages au SHD de Toulon ainsi qu'aux Archives départementales du Var pourraient se révéler déterminants pour approfondir une telle enquête et l'étendre à d'autres conflits comme la guerre d'Indépendance américaine ou encore les conflits liés à la Révolution française et au Premier Empire.

## Annexes

Annexe n° 1 : Reconstitution partielle de l'équipage du corsaire Georges René Pléville-Le-Pelley sur *L'Hirondelle* pendant la guerre de Sept Ans (1756-1763).

| Nom                      | Originaire de | Fonction dans le navire | Embarcation         | Source                 |
|--------------------------|---------------|-------------------------|---------------------|------------------------|
| Jean-Baptiste Coullio    | Non précisé   | Matelot                 | <i>L'Hirondelle</i> | 353 E 164, folio. 118v |
| Mathieu Verde d'Aremille | Non précisé   | Matelot                 | <i>L'Hirondelle</i> | 353 E 164, folio. 118v |
| François Ajou            | Non précisé   | Matelot                 | <i>L'Hirondelle</i> | 353 E 164, folio. 118v |
| Antoine Gauize           | Non précisé   | Matelot                 | <i>L'Hirondelle</i> | 353 E 164, folio. 118v |
| Jean-Baptiste Brancap    | Non précisé   | Matelot                 | <i>L'Hirondelle</i> | 353 E 164, folio. 118v |
| André Seven              | Non précisé   | Matelot                 | <i>L'Hirondelle</i> | 353 E 164, folio. 118v |
| Paul Olivier             | Non précisé   | Matelot                 | <i>L'Hirondelle</i> | 353 E 164, folio. 119  |
| Laurent Seri             | Non précisé   | Matelot                 | <i>L'Hirondelle</i> | 353 E 164, folio. 119  |
| Sauveur Mongibeli        | Non précisé   | Matelot                 | <i>L'Hirondelle</i> | 353 E 164, folio. 119  |
| Luc Antoine              | Non précisé   | Matelot                 | <i>L'Hirondelle</i> | 353 E 164, folio. 119  |
| Honoré d'Arimany         | Non précisé   | Matelot                 | <i>L'Hirondelle</i> | 353 E 164, folio. 119  |
| Jean Courtés             | Non précisé   | Matelot                 | <i>L'Hirondelle</i> | 353 E 164, folio. 119  |
| Jean Felix Asjoseph      | Non précisé   | Barde                   | <i>L'Hirondelle</i> | 353 E 164, folio. 119  |
| Sébastien Salle          | Non précisé   | Matelot                 | <i>L'Hirondelle</i> | 353 E 164, folio. 119v |
| Joseph Bardu             | Non précisé   | Matelot                 | <i>L'Hirondelle</i> | 353 E 164, folio. 119v |
| Pierre Richard           | Non précisé   | Matelot                 | <i>L'Hirondelle</i> | 353 E 164, folio. 132v |
| Mathieu Ignorio          | Cadix         | Matelot                 | <i>L'Hirondelle</i> | 353 E 164, folio. 150  |

|                       |           |                     |                     |                       |
|-----------------------|-----------|---------------------|---------------------|-----------------------|
| Barthélémy Hodoule    | La Ciotat | Enseigne            | <i>L'Hirondelle</i> | 200 E 516, folio.18   |
| Joseph Garnier        | Toulon    | Lieutenant          | <i>L'Hirondelle</i> | 200 E 516, folio. 117 |
| Jean-Pierre Hannequin | Marseille | Capitaine en second | <i>L'Hirondelle</i> | 200 E 516, folio. 171 |

Sources : AdBR 200 E 512-519, AdBR 353 E 160-167

Annexe n°2 : Reconstitution partielle de l'équipage du corsaire Georges René Pléville-Le-Pelley sur *Le Collibry* pendant la guerre de Sept Ans (1756-1763).

| Nom                | Originaire de | Rôle dans le navire | Embarcation        | Source                   |
|--------------------|---------------|---------------------|--------------------|--------------------------|
| Henry Room         | Hollande      | Matelot             | <i>Le Collibry</i> | 353 E 161, folio. 380    |
| Gaspard Klinck     | Hollande      | Matelot             | <i>Le Collibry</i> | 353 E 161, folio. 380    |
| Cornelis Jamfeu    | Hollande      | Matelot             | <i>Le Collibry</i> | 353 E 161, folio. 380    |
| Pierre Vandermelle | Hollande      | Matelot             | <i>Le Collibry</i> | 353 E 161, folio. 380    |
| Michel Robiquet    | Granville     | Matelot             | <i>Le Collibry</i> | 353 E 163, folio. 320v   |
| Jean Arnaud        | Marseille     | Lieutenant          | <i>Le Collibry</i> | 200 E 513, folio. 32.    |
| Jean Roubaud       | La Ciotat     | Enseigne            | <i>Le Collibry</i> | 200 E 513, folio. 37-38. |
| Michel Labeu       | Normand       | Lieutenant          | <i>Le Collibry</i> | 200 E 513, folio. 40.    |

Sources : AdBR 200 E 512-519, AdBR 353 E 160-167

Annexe n°3 : Recensement de la totalité des marins présents ainsi que leur rôle dans leur bâtiment armé en course depuis les sources utilisées pendant la guerre de Sept Ans

| <b>Capitaine</b>         | <b>Type du navire</b> | <b>Nom de l'embarcation</b> | <b>Nom du marin</b>         | <b>Origine géographique</b> | <b>Rôle dans le bâtiment</b> |
|--------------------------|-----------------------|-----------------------------|-----------------------------|-----------------------------|------------------------------|
| François Audibert        | Brigantin             | <i>L'Aimable Chérif</i>     | Antoine Foresst             | La Seyne                    | Lieutenant                   |
| Honoré Martiche          | Pinque                | <i>L'Annonciation</i>       | Constant Louis              | La Ciotat                   | Lieutenant                   |
| Jean-François Bremond    | Barque                | <i>L'Heureuse Fortune</i>   | Pierre Sarret               | Marseille                   | Capitaine de prise           |
| Jean-François Bremond    | Barque                | <i>L'Heureuse Fortune</i>   | François Ustache            | La Ciotat                   | Capitaine de prise           |
| Jean-François Bremond    | Barque                | <i>L'Heureuse Fortune</i>   | Antoine Fabre               | Non précisé                 | Capitaine de prise           |
| Selloquin                | Barque                | <i>L'Heureuse Thérèse</i>   | Joseph Mouriès              | Marseille                   | Capitaine de prise           |
| Sigache                  | Vaisseau              | <i>L'Hippopotame</i>        | Honoré Martin               | Marseille                   | Capitaine de prise           |
| Sigache                  | Vaisseau              | <i>L'Hippopotame</i>        | Honoré Toussaint Souteillet | Non précisé                 | Pilote                       |
| Julles Jean              | Chébec                | <i>L'Indiscret</i>          | Jean Reboul                 | Marseille                   | Premier Enseigne             |
| Julles Jean              | Chébec                | <i>L'Indiscret</i>          | Augustin Gros               | Marseille                   | Lieutenant                   |
| Thomas Rogier            | Senau                 | <i>La Belle Étoile</i>      | Thomas Donat                | Saint-Malo                  | Capitaine en second          |
| Étienne Balthazar Hugues | Vaisseau              | <i>La Constance</i>         | Antoine Roux                | Marseille                   | Capitaine en second          |
| Barthélémy Mille         | Frégate               | <i>La Coquette</i>          | Étienne Garein              | La Ciotat                   | Capitaine en second          |
| Barthélémy Mille         | Frégate               | <i>La Coquette</i>          | Mathieu Reibaud             | La Ciotat                   | Lieutenant                   |
| M. de Lomenie            | Frégate               | <i>La Gracieuse</i>         | Joseph Dantoine             | Marseille                   | Lieutenant                   |
| Le Cher de Bompard       | Frégate               | <i>La Gracieuse</i>         | M. De Badie                 | Non précisé                 | Enseigne                     |
| Jean Bououard            | Felouque              | <i>La Jaquet</i>            | Antoine Patot               | Martigues                   | Lieutenant                   |
| Pierre Aramelle          | Pinque                | <i>La Junon</i>             | Maurice Michelon            | La Seyne                    | Capitaine de prise           |
| Pierre Aramelle          | Pinque                | <i>La Junon</i>             | Joseph Benet                | La Seyne                    | Lieutenant                   |

|                     |           |                                |                         |            |                      |
|---------------------|-----------|--------------------------------|-------------------------|------------|----------------------|
| Louis Augustin Jean | Vaisseau  | <i>La Marie</i>                | Jérôme Venuse           | La Ciotat  | Enseigne             |
| Louis Augustin Jean | Vaisseau  | <i>La Marie</i>                | Jean Étienne Reinaud    | La Ciotat  | Lieutenant           |
| Louis Augustin Jean | Vaisseau  | <i>La Marie</i>                | Jean Barthélémy Abeille | La Ciotat  | Enseigne             |
| M. Brenoud          | Barque    | <i>La Marie</i>                | Étienne Cavalier        | La Ciotat  | Lieutenant           |
| Jean Baptiste Mégy  | Vaisseau  | <i>La Marie Désirée</i>        | Jacques Ricard          | Marseille  | Capitaine de prise   |
| Jean Baptiste Mégy  | Vaisseau  | <i>La Marie Désirée</i>        | François Esprit Paris   | Marseille  | Capitaine de prise   |
| Jean Baptiste Mégy  | Vaisseau  | <i>La Marie Désirée</i>        | Étienne Guintrand       | Marseille  | Capitaine de prise   |
| Charles Southarier  | Vaisseau  | <i>La Marie Désirée</i>        | Pihilippe Sicare        | Marseille  | Lieutenant           |
| Charles Southarier  | Vaisseau  | <i>La Marie Désirée</i>        | Jean Antoine Bertrand   | Marseille  | Lieutenant           |
| Jean Olive          | Barque    | <i>La Marie Diligente</i>      | Jean Olive Fils         | Martigues  | Lieutenant           |
| Honoré Arnoux       | Vaisseau  | <i>Le Bien Aimé</i>            | Joseph Faudon           | La Ciotat  | Capitaine de prise   |
| Honoré Arnoux       | Vaisseau  | <i>Le Bien Aimé</i>            | François Cahorel        | Granville  | Capitaine de prise   |
| Louis Simon         | Vaisseau  | <i>Saint Jean Le Bien Aimé</i> | Joseph Vidal            | Marseille  | Capitaine de prise   |
| Louis Simon         | Vaisseau  | <i>Saint Jean Le Bien Aimé</i> | Louis Michel            | Marseille  | Troisième Lieutenant |
| Louis Simon         | Vaisseau  | <i>Saint Jean Le Bien Aimé</i> | Mathieu Borely          | Marseille  | Lieutenant en second |
| Pierre Donjon       | Vaisseau  | <i>Le Charles</i>              | Étienne Charles         | Saint-Malo | Écrivain             |
| Nicolas Mongin      | Pinque    | <i>Le Collin</i>               | Bernadin Brilland       | Martigues  | Lieutenant           |
| Joseph Gassen       | Brigantin | <i>Le Faucon</i>               | Jean-Baptiste Jouve     | Martigues  | Lieutenant           |
| Jean Arnoux         | Brigantin | <i>Le Fleuron</i>              | François Vigne          | La Ciotat  | Capitaine de prise   |
| Henry Decampis      | Brigantin | <i>Le Furet</i>                | Pierre Cezar Audibert   | Marseille  | Capitaine en second  |
| Jean Gallo          | Chébec    | <i>Le Hasard</i>               | Jean-Baptiste Fernoux   | Toulon     | Enseigne             |
| Jean Gallo          | Chébec    | <i>Le Hasard</i>               | Joseph Brue             | Toulon     | Lieutenant           |

|                       |           |                       |                       |           |                     |
|-----------------------|-----------|-----------------------|-----------------------|-----------|---------------------|
| Louis Cortel          | Vaisseau  | <i>Le Jules César</i> | Jean Joseph Cortel    | La Seyne  | Enseigne            |
| Joseph Gassen         | Vaisseau  | <i>Le Phoenix</i>     | Joseph Maunier        | Marseille | Lieutenant          |
| Julles Gayet          | Bateau    | <i>Le Pollux</i>      | Pierre Reynaud        | Marseille | Lieutenant          |
| Mathieu Honoré Daniel | Chébec    | <i>Le Requin</i>      | Pierre Victor Lafont  | Marseille | Lieutenant          |
| Mathieu Honoré Daniel | Chébec    | <i>Le Requin</i>      | Antoine Hugues        | Marseille | Lieutenant          |
| Mathieu Honoré Daniel | Chébec    | <i>Le Requin</i>      | Jean Aube             | La Seyne  | Lieutenant          |
| Mathieu Honoré Daniel | Chébec    | <i>Le Requin</i>      | Félix Daniel          | La Seyne  | Enseigne            |
| Jean-François Rouden  | Vaisseau  | <i>Le Roy Gaspard</i> | Augustin Brue         | Cassis    | Lieutenant          |
| Jean-François Rouden  | Vaisseau  | <i>Le Roy Gaspard</i> | Lazare Sigare         | Cassis    | Enseigne            |
| Jean-François Rouden  | Vaisseau  | <i>Le Roy Gaspard</i> | Jean-Michel Gasqui    | Cassis    | Capitaine en second |
| Joseph Abeille        | Vaisseau  | <i>Le Télémaque</i>   | Joseph Mauriez        | La Ciotat | Premier Enseigne    |
| Joseph Abeille        | Vaisseau  | <i>Le Télémaque</i>   | Antoine Guy           | La Ciotat | Capitaine de prise  |
| Jean André Arnoux     | Brigantin | <i>Le Tigre</i>       | Jean Antoine Bertrand | La Ciotat | Capitaine de prise  |
| Honoré Arnoux         | Galiote   | <i>Le Tigre</i>       | Pierre Clavely        | La Ciotat | Capitaine en second |
| M. Fabre              | Vaisseau  | <i>Le Tigre</i>       | Pierre Germain Samson | Toulon    | Officier            |
| Julles Gayet          | Vaisseau  | <i>Le Vainqueur</i>   | Gaspard Victor        | Marseille | Lieutenant          |
| Pierre Lartigues      | Pinque    | <i>Le Vautour</i>     | Jacques Étienne       | Marseille | Capitaine en second |
| Jean André Arnoux     | Frégate   | <i>Le Victorieux</i>  | Jean Angelfat         | La Ciotat | Lieutenant          |
| Jean André Arnoux     | Frégate   | <i>Le Victorieux</i>  | Paul Bremond          | La Ciotat | Capitaine en second |
| Jean André Arnoux     | Frégate   | <i>Le Victorieux</i>  | Pierre Étienne Vaille | La Ciotat | Lieutenant          |
| Jean André Arnoux     | Frégate   | <i>Le Victorieux</i>  | Blaize Engelfret      | La Ciotat | Lieutenant          |

|                   |           |                                |                     |           |                     |
|-------------------|-----------|--------------------------------|---------------------|-----------|---------------------|
| Jean André Arnoux | Frégate   | <i>Le Victorieux</i>           | Blaize Brue         | La Ciotat | Lieutenant          |
| Jean André Arnoux | Frégate   | <i>Le Victorieux</i>           | Antoine Barthélémy  | La Ciotat | Lieutenant          |
| Jean André Arnoux | Frégate   | <i>Le Victorieux</i>           | Jean Augustin Gueit | Marseille | Lieutenant          |
| Henry Decampis    | Chébec    | <i>Le Serpent</i>              | Pierre Cruvellier   | La Seyne  | Lieutenant          |
| Joseph Rigordy    | Vaisseau  | <i>Notre Dame du Rosaire</i>   | Joseph Demollin     | Marseille | Lieutenant          |
| Pascal Zin        | Galiote   | <i>Saint Antoine</i>           | Jacques Mathieu     | Marseille | Capitaine en second |
| François Amouroux | Pinque    | <i>Saint Antoine de Padoue</i> | François Safie      | Mahon     | Capitaine de prise  |
| André Fabre       | Brigantin | <i>Saint Crucifix</i>          | Joseph Louis Rouve  | La Seyne  | Lieutenant          |
| Paul Aiguillon    | Vaisseau  | <i>Sainte Anne</i>             | Louis Reynaud       | La Ciotat | Enseigne            |
| Blaise Michel     | Barque    | <i>La Sainte Barbe</i>         | François Rolland    | Marseille | Premier Lieutenant  |
| Jean Alamello     | Felouque  | <i>Sainte Cécile</i>           | Jean Bonseigneur    | La Seyne  | Officier            |

Sources : AdBR 200 E 512-519, AdBR 353 E 160-167

Annexe n°4 : Recensement de tous les hommes embarqués sur un bâtiment corsaire qui ont pu être relevés depuis les minutes notariales du notaire François Bègue de Marseille pendant la guerre de Sept Ans.

| Capitaine         | Type de bâtiment | Nom du bâtiment      | Nom du marin     | Origine géographique  | Rôle dans le bâtiment | Profession d'origine  |
|-------------------|------------------|----------------------|------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|
| André Fabre       | Frégate          | <i>Le Tigre</i>      | Louis Bertrand   | Marseille             | Lieutenant            | Marchand Toillier     |
| Jean André Arnoux | Frégate          | <i>Le Victorieux</i> | François Aoustin | Marseille             | Matelot               | /                     |
| Jean André Arnoux | Frégate          | <i>Le Victorieux</i> | Charles Bassi    | Marseille             | Matelot               | /                     |
| Jean André Arnoux | Brigantin        | <i>Le Tigre</i>      | Dominique Pierri | République de Lucques | Volontaire            | Officier dans l'armée |

|                     |           |                           |                        |           |                     |   |
|---------------------|-----------|---------------------------|------------------------|-----------|---------------------|---|
| Jean André Arnoux   | Brigantin | <i>Le Tigre</i>           | Georges Perrier        | Marseille | Lieutenant          | / |
| Icard               | Vaisseau  | <i>La Marie</i>           | Jean Dominique Morini  | Toscane   | Matelot             | / |
| Icard               | Vaisseau  | <i>La Marie</i>           | Jean Baptiste Aprilé   | Malte     | Matelot             | / |
| Icard               | Vaisseau  | <i>La Marie</i>           | Pierre Titi            | Livourne  | Matelot             | / |
| Pascal Zin          | Galiote   | <i>Saint Antoine</i>      | Jean-François Estève   | Marseille | Écrivain            | / |
| Louis Petit         | Barque    | <i>La Vierge de Grâce</i> | Elzear Jouvin          | Marseille | Matelot             | / |
| M. Cauvin           | Vaisseau  | <i>La Marie Fortunée</i>  | Laurent Lefort         | Marseille | Premier Second      | / |
| /                   | Polacre   | <i>La Sainte Famille</i>  | Jean Joseph Combe      | Marseille | Capitaine en second | / |
| Charles Soultharier | Vaisseau  | <i>La Marie Désirée</i>   | Laurent Marini         | Marseille | Volontaire          | / |
| Pierre Lartigues    | Pinque    | <i>Le Vautour</i>         | Charles Silvestre      | Marseille | Matelot             | / |
| Pierre Lartigues    | Pinque    | <i>Le Vautour</i>         | Jean-Joseph Parols     | Marseille | Matelot             | / |
| Pierre Lartigues    | Pinque    | <i>Le Vautour</i>         | Dominique Manavel      | Piémont   | Matelot             | / |
| Pierre Lartigues    | Pinque    | <i>Le Vautour</i>         | François Gaffier       | Espagne   | Matelot             | / |
| Pierre Lartigues    | Pinque    | <i>Le Vautour</i>         | Pierre Guibert         | Marseille | Matelot             | / |
| Pierre Lartigues    | Pinque    | <i>Le Vautour</i>         | Joseph-Étienne Olivier | Marseille | Matelot             | / |
| Pierre Lartigues    | Pinque    | <i>Le Vautour</i>         | Dominique Carabert     | Cargne    | Matelot             | / |
| Pierre Lartigues    | Pinque    | <i>Le Vautour</i>         | Guillaume Nicolas      | Marseille | Matelot             | / |
| Pierre Lartigues    | Pinque    | <i>Le Vautour</i>         | Jean-Joseph Angier     | Marseille | Matelot             | / |
| Joseph Abeille      | Vaisseau  | <i>Le Télémaque</i>       | François Georges       | Malte     | Matelot             | / |
| Pierre Lartigues    | Pinque    | <i>Le Vautour</i>         | Dominique Chély        | Livourne  | Matelot             | / |
| Jean André Arnoux   | Felouque  | /                         | Gaspard Floraciauly    | Marseille | Matelot             | / |
| Jean André Arnoux   | Felouque  | /                         | Jean Compa             | Calabre   | Matelot             | / |

|                   |           |                     |                    |           |                   |   |
|-------------------|-----------|---------------------|--------------------|-----------|-------------------|---|
| Jean André Arnoux | Brigantin | <i>Le Tigre</i>     | Pascal Jean        | Marseille | Matelot           | / |
| Jean André Arnoux | Brigantin | <i>Le Tigre</i>     | Georges Camallièrè | Marseille | Matelot           | / |
| /                 | Brigantin | <i>La Bagatelle</i> | Antoine Baldi      | Naples    | Officier          | / |
| /                 | Brigantin | <i>La Bagatelle</i> | Antoine Milou      | Palermes  | Capitaine d'armes | / |

Sources : AdBR 200 E 512-519, AdBR 353 E 160-167

Annexe n° 5 : Lieu de provenance de tous les hommes embarqués sur un bâtiment corsaire pendant la guerre de Sept Ans

| Lieu d'origine | Nombre de marins |
|----------------|------------------|
| Bayonne        | 1                |
| Bruxelles      | 1                |
| Cadix          | 1                |
| Calabre        | 1                |
| Cargne         | 1                |
| Cassis         | 3                |
| Espagne        | 2                |
| Gênes          | 5                |
| Granville      | 2                |
| Hollande       | 4                |
| La Ciotat      | 25               |
| La Seyne       | 9                |
| Livourne       | 3                |
| Lucques        | 1                |
| Mahon          | 1                |
| Malte          | 3                |

|              |            |
|--------------|------------|
| Marseille    | 61         |
| Martigues    | 6          |
| Naples       | 1          |
| Normandie    | 1          |
| Palerme      | 1          |
| Piémont      | 1          |
| Saint-Malo   | 2          |
| Toulon       | 5          |
| Toscane      | 1          |
| Non précisé  | 20         |
| <b>TOTAL</b> | <b>162</b> |

Sources : AdBR 200 E 512-519, AdBR 353 E 160-167

Annexe n°6 : Représentation de tous les types d'officiers que l'on peut trouver sur un bâtiment et ceux qu'on a trouvés dans les sources.

| <b>Officiers</b>   | <b>Officiers recensés dans les sources</b> |
|--------------------|--|
| Second Capitaine   | 12   |
| Premier-Lieutenant | 1  |
| Lieutenant         | 43   |
| Premier-Enseigne   | 2  |
| Enseigne           | 9  |
| Pilotes            | 1  |
| Aide-Pilotes       | 0  |
| Écrivain           | 3  |

|            |   |
|------------|---|
| Aumônier   | 1 |
| Chirurgien | 2 |

Sources : AdBR 200 E 512-519, AdBR 353 E 160-167

Annexe n°7 : Recensement des vingt-cinq vaisseaux mentionnés dans les sources ainsi que leur équipage pendant la guerre de Sept Ans.

| <b>Nom du bâtiment</b>         | <b>Taille de l'équipage</b> |
|--------------------------------|-----------------------------|
| <i>Le Bien Aimé</i>            | 310                         |
| <i>La Marie</i>                | Non mentionné               |
| <i>Le Collibry</i>             | 136                         |
| <i>La Marie Désirée</i>        | Non mentionné               |
| <i>Le Grand Alexandre</i>      | 160                         |
| <i>Le Faucon</i>               | Non mentionné               |
| <i>Le Télémaque</i>            | 237                         |
| <i>L'Hippopotame</i>           | Non mentionné               |
| <i>Le Roy Gaspard</i>          | 148                         |
| <i>Saint Jean Le Bien Aimé</i> | 335                         |
| <i>Le Constantin</i>           | 31                          |
| <i>Le Vainqueur</i>            | Non mentionné               |
| <i>Le Fidelle</i>              | 92                          |
| <i>La Constance</i>            | 120                         |

|                                      |               |
|--------------------------------------|---------------|
| <i>Le Seterin</i>                    | 113           |
| <i>Le Charron</i>                    | 140           |
| <i>Le Charles</i>                    | Non mentionné |
| <i>Le Tigre</i>                      | Non mentionné |
| <i>Le Phoenix</i>                    | Non mentionné |
| <i>Sainte Anne</i>                   | Non mentionné |
| <i>Le Jules Cesar</i>                | Non mentionné |
| <i>Roy Notre Dame<br/>du Rosaire</i> | Non mentionné |
| <i>La Marie Icard</i>                | Non mentionné |
| <i>La Marie Fortunée</i>             | Non mentionné |
| <i>La Bagatelle</i>                  | Non mentionné |

Sources : AdBR 200 E 512-519, AdBR 353 E 160-167

Annexe n°8 : Tableau recensant la totalité des corsaires présents pendant la guerre de Sept Ans, le nombre de personnel embarqué, ainsi que le nombre de prises qu'ils ont pu effectuer durant la totalité du conflit.

| Capitaine               | Type de Bâtiment | Nom du Bâtiment          | Personnel Embarqué | Nombre de prises |
|-------------------------|------------------|--------------------------|--------------------|------------------|
| Etienne Gerfrois        | ?                | <i>La Providence</i>     | 150                | 0                |
| Pierre Antoine Martiche | Barque           | <i>L'Affriquaine</i>     | 103                | 0                |
| Hen Saurin              | Barque           | <i>L'Entreprenante</i>   | 103                | 0                |
| Jean-François Brémond   | Barque           | <i>L'Hereuse Thérèse</i> | 130                | 3                |
| Louis Fort              | Barque           | <i>L'Hirondelle</i>      | 214                | 0                |

|                                    |           |                                  |     |   |
|------------------------------------|-----------|----------------------------------|-----|---|
| M. Brenoud                         | Barque    | <i>La Marie</i>                  | ?   | 1 |
| Jean Olive                         | Barque    | <i>La Marie Diligente</i>        | ?   | 1 |
| Blaize Belhomme                    | Barque    | <i>La Cigale</i>                 | 77  | 0 |
| Louis Fort                         | Barque    | <i>L'hirondelle</i>              | 210 | 0 |
| Georges René<br>Pléville-Le-Pelley | Barque    | <i>L'hirondelle</i>              | 70  | 6 |
| Blaise Michel                      | Barque    | <i>Sainte Barbe</i>              | 68  | 2 |
| Louis Petit                        | Barque    | <i>La Vierge de Grâce</i>        | ?   | ? |
| Marc Antoine<br>Thomas             | Bateau    | <i>Bonaventure</i>               | 8   | 0 |
| Louis Fort                         | Bateau    | <i>Le Castor</i>                 | 80  | 0 |
| M. Gayet                           | Bateau    | <i>Le Pollux</i>                 | ?   | 1 |
| Honoré Truchet                     | Bateau    | <i>Saint Jacques</i>             | 11  | 0 |
| Jacinthe Daniel                    | Brigantin | <i>Le Comte de<br/>Bellsince</i> | 51  | 1 |
| Jean Joseph<br>Gassen              | Brigantin | <i>Le Faucon</i>                 | 70  | 1 |
| Jean-André<br>Arnoux               | Brigantin | <i>Le Fleuron</i>                | 102 | 4 |
| Henry Decampis                     | Brigantin | <i>Le Furet</i>                  | 33  | 1 |
| André Fabre                        | Brigantin | <i>Le Saint Crucifix</i>         | 61  | 0 |
| Jean-André<br>Arnoux               | Brigantin | <i>Le Tigre</i>                  | 61  | 2 |
| André Fabre                        | Brigantin | <i>Le Saint Crucifix</i>         | ?   | 1 |
| Joseph Gassen                      | Chébec    | <i>L'Aigle</i>                   | 148 | 4 |
| Julles Jean                        | Chébec    | <i>L'Indiscret</i>               | 130 | 1 |
| Jean Gallo                         | Chébec    | <i>Le Hasard</i>                 | ?   | 2 |
| Mathieu Honoré<br>Daniel           | Chébec    | <i>Le Requin</i>                 | 215 | 6 |
| Henry Decampis                     | Chébec    | <i>Le Serpent</i>                | ?   | 1 |
| François Audibert                  | Corvette  | <i>L'Aimable Chérèfe</i>         | 77  | 4 |

|                                   |          |                                     |     |    |
|-----------------------------------|----------|-------------------------------------|-----|----|
| Jean Denis Famin                  | Corvette | <i>Le Genevieve</i>                 | 108 | 0  |
| Jean Boulouard                    | Felouque | <i>Le Jaquet</i>                    | 17  | 1  |
| Josèphe Duchène                   | Felouque | <i>Saint Paul</i>                   | 13  | 1  |
| Jean Alamello                     | Felouque | <i>Sainte Cécile</i>                | ?   | 0  |
| Joseph Combe                      | Felouque | <i>Saint Paul</i>                   | 18  | 1  |
| Barthélémy Mille                  | Frégate  | <i>La Coquette</i>                  | 94  | 1  |
| M. de Loménie                     | Frégate  | <i>La Gracieuse</i>                 | ?   | 1  |
| M. Le Cher<br>de Bompard          | Frégate  | <i>La Gracieuse</i>                 | ?   | 1  |
| Jean-André<br>Arnoux              | Frégate  | <i>Le Victorieux</i>                | 174 | 11 |
| Charles Raymond                   | Frégate  | <i>La Comtesse<br/>Maserre</i>      | ?   | ?  |
| Joseph Gerard                     | Galiote  | <i>La Curieuse</i>                  | 36  | 0  |
| Jean Baptiste<br>Benoit Guintrand | Galiote  | <i>La Curieuse</i>                  | 14  | 0  |
| Antoine Jear                      | Galiote  | <i>La Militaire</i>                 | 40  | 0  |
| Honoré Arnoux                     | Galiote  | <i>Le Tigre</i>                     | 16  | 1  |
| Pascal Zin                        | Galiote  | <i>Saint Antoine</i>                | ?   | 0  |
| Honoré Arnoux                     | Galiote  | <i>Sainte Catherine</i>             | 3   | 0  |
| Honoré Martiche                   | Pinque   | <i>L'Annonciation</i>               | ?   | 1  |
| Mathieu Clastrier                 | Pinque   | <i>L'Italien</i>                    | 108 | 0  |
| Benoit Arnaud                     | Pinque   | <i>La Fortune</i>                   | 74  | 0  |
| Pierre Aramelle                   | Pinque   | <i>La Junon</i>                     | 60  | 2  |
| Louis Barthélémy                  | Pinque   | <i>La Vierge de<br/>Miséricorde</i> | 29  | 1  |
| Antoine Varsy                     | Pinque   | <i>La Toulousaine</i>               | 61  | 1  |
| Nivolas Mongin                    | Pinque   | <i>Le Collin</i>                    | 60  | 1  |
| François Rouden                   | Pinque   | <i>Le Tigre</i>                     | 38  | 0  |

|                                 |          |                                   |     |   |
|---------------------------------|----------|-----------------------------------|-----|---|
| Mahtieu Clastrrier              | Pinque   | <i>Le Vaisseau des Carmes</i>     | 136 | 1 |
| Pierre Lartigues                | Pinque   | <i>Le Vautour</i>                 | 126 | 1 |
| François Amouroux               | Pinque   | <i>Saint Antoine de Padure</i>    | 134 | 1 |
| ?                               | Polacre  | <i>La Sainte Famille</i>          | ?   | ? |
| Antoine Icard                   | Polacre  | <i>La Magdelaine</i>              | ?   | ? |
| Thomas Roger                    | Senau    | <i>La Belle Étoile</i>            | ?   | 0 |
| Jean-François Lioudiou          | Tartane  | <i>La Mouche</i>                  | 39  | 0 |
| Victor Félix Baudouin           | Tartane  | <i>Saint Jean et Saint Victor</i> | 39  | 0 |
| Pierre Victor Lafont            | Tartane  | <i>Saint Jean</i>                 | 32  | 1 |
| Jacques Durbec                  | Tartane  | <i>La Vierge du Rosaire</i>       | 33  | 0 |
| Étienne Balthazar Hugues        | Vaisseau | <i>La Constance</i>               | 120 | 1 |
| Louis Augustin Jean             | Vaisseau | <i>La Marie</i>                   | ?   | 3 |
| Charles Southarier              | Vaisseau | <i>La Marie Désirée</i>           | ?   | 1 |
| Jean-Baptiste Mégy              | Vaisseau | <i>La Marie Désirée</i>           | 230 | 4 |
| Charles Southarier              | Vaisseau | <i>Le Charron</i>                 | 140 | 1 |
| Pierre Donjon                   | Vaisseau | <i>Le Charles</i>                 | ?   | 1 |
| Cosme Pastourel                 | Vaisseau | <i>Le Collibry</i>                | 136 | 1 |
| Georges René Pléville-Le-Pelley | Vaisseau | <i>Le Collibry</i>                | 722 | 6 |
| Jullian Hervoit                 | Vaisseau | <i>Le Constantin</i>              | 31  | 0 |
| Jean Gasqué                     | Vaisseau | <i>La Fidelle</i>                 | 92  | 0 |
| Louis Cortel                    | Vaisseau | <i>Le Jules César</i>             | ?   | 1 |
| Jean Joseph Gassen              | Vaisseau | <i>Le Pheonix</i>                 | ?   | 1 |
| François Rouden                 | Vaisseau | <i>Le Roy Gaspard</i>             | 148 | 2 |
| Antoine Cortel                  | Vaisseau | <i>Le Seterin</i>                 | 113 | 0 |

|                         |          |                                    |     |   |
|-------------------------|----------|------------------------------------|-----|---|
| Joseph Abeille          | Vaisseau | <i>Le Télémaque</i>                | 237 | 3 |
| Julien Gayet            | Vaisseau | <i>Le Vainqueur</i>                | ?   | 1 |
| Joseph Rigordy          | Vaisseau | <i>Notre Dame du Rosaire</i>       | ?   | 1 |
| Louis Simon             | Vaisseau | <i>Saint Jean<br/>Le Bien Aimé</i> | 335 | 4 |
| Aiguillon               | Vaisseau | <i>Sainte Anne</i>                 | ?   | 1 |
| Cosme Pastourel         | Vaisseau | <i>La Bagatelle</i>                | ?   | ? |
| Capitaine Cauvin        | Vaisseau | <i>La Marie Fortunée</i>           | ?   | ? |
| Honoré Arnoux           | Vaisseau | <i>Le Bien Aimé</i>                | 310 | 2 |
| Pierre Antoine Martiche | Vaisseau | <i>Le Grand Alexandre</i>          | 160 | 3 |
| Mr. Sigache             | Vaisseau | <i>L'Hippopotame</i>               | ?   | 2 |
| Monsieur Icard          | Vaisseau | <i>La Marie</i>                    | ?   | 2 |

Sources : AdBR 200 E 512-519, AdBR 353 E 160-167

Annexe n°9 : Tableau représentant la totalité des corsaires qui n'ont pas effectué de prise ou ramené un quelconque butin pendant la guerre de Sept Ans.

| <b>Capitaine</b>         | <b>Type de Bâtiment</b> | <b>Nom du Bâtiment</b> |
|--------------------------|-------------------------|------------------------|
| Etienne Gerfrois         | ?                       | <i>La Providence</i>   |
| Pierre Antoine Martichou | Barque                  | <i>L'Africaine</i>     |
| Hen Saurin               | Barque                  | <i>L'Entreprenante</i> |
| Blaize Belhomme          | Barque                  | <i>La Cigale</i>       |
| Louis Fort               | Barque                  | <i>L'Hirondelle</i>    |

|                                |           |                                   |
|--------------------------------|-----------|-----------------------------------|
| Marc Antoine Thomas            | Bateau    | <i>Bonaventure</i>                |
| Louis Fort                     | Bateau    | <i>Le Castor</i>                  |
| Honoré Truchet                 | Bateau    | <i>Saint Jacques</i>              |
| André Fabre                    | Brigantin | <i>Le Saint Crucifix</i>          |
| Jean Denis Famin               | Corvette  | <i>Le Genevieve</i>               |
| Jean Alamello                  | Felouque  | <i>Sainte Cécile</i>              |
| Joseph Gerard                  | Galiote   | <i>La Curieuse</i>                |
| Jean Baptiste Benoit Guintrand | Galiote   | <i>La Curieuse</i>                |
| Antoine Jeard                  | Galiote   | <i>La Militaire</i>               |
| Pascal Zin                     | Galiote   | <i>Saint Antoine</i>              |
| Honoré Arnoux                  | Galiote   | <i>Sainte Catherine</i>           |
| Mathieu Clastrier              | Pinque    | <i>L'Italien</i>                  |
| Benoit Arnaud                  | Pinque    | <i>La Fortune</i>                 |
| François Rouden                | Pinque    | <i>Le Tigre</i>                   |
| Thomas Roger                   | Senau     | <i>La Belle Étoile</i>            |
| Jean-François Lioudiou         | Tartane   | <i>La Mouche</i>                  |
| Victor Félix Baudouin          | Tartane   | <i>Saint Jean et Saint Victor</i> |
| Jacques Durbec                 | Tartane   | <i>La Vierge du Rosaire</i>       |
| Jullian Hervoit                | Vaisseau  | <i>Le Constantin</i>              |
| Jean Gasqué                    | Vaisseau  | <i>La Fidelle</i>                 |
| Antoine Cortel                 | Vaisseau  | <i>Le Seterin</i>                 |

Sources : AdBR 200 E 512-519, AdBR 353 E 160-167

Annexe n°10 : Totalité des embarcations armées en course et en marchandises selon les registres de l'amirauté pendant la guerre de Sept Ans.

| <b>Année</b> | <b>Folio</b> | <b>Nom</b>                 | <b>Lieu</b> | <b>Date complète</b>           |
|--------------|--------------|----------------------------|-------------|--------------------------------|
| 1753         | 1283         | Jean Farnoux               | Marseille   | 11 décembre 1753               |
| 1753         | 1285         | Jean Brunet                | Marseille   | 21 décembre 1753               |
| 1753         | 1286         | Louis Reynaud              | Marseille   | 28 décembre 1753               |
| 1754         | 1289         | Charles Allary             | Marseille   | 12 février 1754                |
| 1754         | 1290         | Pierre Pey                 | Marseille   | 14 février 1754                |
| 1754         | 1291         | André-Vincent Fabre        | Marseille   | 15 février 1754                |
| 1754         | 1301         | Jean-François Manen        | Marseille   | 19 juin 1754                   |
| 1755         | 1313         | Claude Picolet             | Marseille   | 3 février 1755                 |
| 1755         | 1317         | Jean-Louis Villaquier      | Marseille   | 10 mai 1755                    |
| 1755         | 1320         | Joseph Gassen              | Martigues   | 12 juillet 1755                |
| 1755         | 1323         | Louis Martin Descombes     | Marennes    | 14 juillet 1755                |
| 1755         | 1324         | Louis-Joseph d'Allest      | Cassis      | 28 juillet 1755                |
| 1755         | 1328         | François Inard             | Marseille   | 7 août 1755                    |
| 1755         | 1328         | Etienne Balthazard Hugues  | ?           | 19 août 1755                   |
| 1755         | 1328         | Jacques Amielh             | Marseille   | 19 août 1755                   |
| 1755         | 1329         | Augustin Cruvellier        | La Ciotat   | 25 août 1755                   |
| 1755         | 1329         | Jean-Baptiste Paul Olivier | ?           | 30 août 1755                   |
| 1755         | 1330         | Louis Guérif               | Marseille   | 1 <sup>er</sup> septembre 1755 |
| 1755         | 1330         | J.-B. Gasquy               | Marseille   | 13 septembre 1755              |

|      |      |                      |            |                   |
|------|------|----------------------|------------|-------------------|
| 1755 | 1333 | Louis-Augustin Icard | La Ciotat  | 16 septembre 1755 |
| 1755 | 1334 | Félix Boyer          | Marseille  | 17 septembre 1755 |
| 1755 | 1334 | Michel Couture       | Marseille  | 13 septembre 1755 |
| 1755 | 1338 | Philibert Isnard     | Marseille  | 12 novembre 1755  |
| 1756 | 1339 | Pierre Le Crosnier   | Saint-Malo | 3 février 1756    |
| 1756 | 1339 | Jean Olive           | Martigues  | 14 février 1756   |
| 1756 | 1340 | Charles Poulhariez   | Marseille  | 12 mars 1756      |
| 1756 | 1342 | Louis André          | La Ciotat  | 9 avril 1756      |
| 1756 | 1343 | Etienne Gerfroy      | La Ciotat  | 9 avril 1756      |
| 1756 | 1345 | Jean d'Hiriart       | Marseille  | 25 mai 1756       |

Source :9 B 6

## 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.

Archives départementales des Bouches du Rhône. Registre de l'Amirauté 9 B 6.

Archives départementales des Bouches du Rhône. Minutes du notaire François Bègue, 353 E 160, année 1756.

Archives départementales des Bouches du Rhône. Minutes du notaire François Bègue, 353 E 161, année 1757.

Archives départementales des Bouches du Rhône. Minutes du notaire François Bègue, 353 E 162, année 1758.

Archives départementales des Bouches du Rhône. Minutes du notaire François Bègue, 353 E 163, année 1759.

Archives départementales des Bouches du Rhône. Minutes du notaire François Bègue, 353 E 164, année 1760.

Archives départementales des Bouches du Rhône. Minutes du notaire François Bègue, 353 E 165, année 1761.

Archives départementales des Bouches du Rhône. Minutes du notaire François Bègue, 353 E 166, année 1762.

Archives départementales des Bouches du Rhône. Minutes du notaire François Bègue, 353 E 167, année 1763.

# **Bibliographie**

## **Ouvrages généraux :**

ARANDA Olivier, GUINAND Julien, LE MAO Caroline, *Atlas des guerres à l'époque moderne : XVI<sup>e</sup>-XVII<sup>e</sup>-XVIII<sup>e</sup>*, Autrement, Paris, 2023.

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

JENKINS E.H, *Histoire de la marine française*, Albin Michel, Paris, 1977.

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

VERGÉ-FRANCESCHI Michel, *La marine française au XVIII<sup>e</sup> siècle*, Sedes, Paris, 1996.

## **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<sup>e</sup>-XIX<sup>e</sup> siècle, Septièmes journées universitaires de Bonifacio, Juillet 2005*, Alain Piazzola, Ajaccio, 2007.

BRIOIST Pascal, *Espaces maritimes au XVIII<sup>e</sup> siècle*, Atlante, Paris, 1997.

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

BUTI Gilbert, *Corsaires et forbans en Méditerranée (XIV<sup>e</sup>-XXI<sup>e</sup>)*, 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<sup>e</sup> siècle, contribution à l'étude des économies maritimes*, Volume I, Institut historique de Provence, 1973.

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

CHALINE Olivier, *La mer et la France : Quand les Bourbons voulaient dominer les océans*, Flammarion, Paris, 2016.

DRÉVILLON Hervé, WIEVIORKA Olivier, *Histoire militaire de la France. Des Mérovingiens au Second Empire*, Volume 1, Perrin, Paris, 2018.

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

LE GUELLAFF Florence, *Armements en course et droit des prises maritimes (1792-1856)*, Presses universitaires de Nancy, Nancy, 1999.

LESPAGNOL André, *Messieurs de Saint-Malo. Une élite négociante au temps de Louis XIV*, 2 t., Rennes, PUR, 1997.

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*, Éditions Bouchène, Paris, 2007.

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

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

PÉJU André, *La course à Nantes aux XVII<sup>e</sup> & XVIII<sup>e</sup> siècles*, librairie nouvelle de droit et jurisprudence, Paris, 1900.

R. DULL Jonathan, *The French Navy and the Seven Years War*, Lincoln & London, University of Nebraska Press, 2005.

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

VILLIERS Patrick, *Les corsaires du littoral : Dunkerque, Calais, Boulogne, de Philippe II à Louis XIV*, Presses universitaires du Septentrion, Villeneuve d'Ascq, 2020.

VERGÉ-FRANCESCHI Michel (dir.), VEYRIER Henri, *Guerre et commerce en méditerranée IX<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècle*, Veyrier et Kronos, Paris, 1991.

### **Articles spécialisés :**

AÏT-EL-HADJ Smaïl, « Caractéristiques de la guerre navale, XVIII<sup>e</sup> et XIX<sup>e</sup> 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>

BIRABEN Jean-Noël, DUTOUR Olivier, SÉGUY Isabelle, SIGNOLI Michel : « Paléodémographie et démographie historique en contexte épidémique : la peste en Provence au XVIII<sup>e</sup> siècle. » Dans : *Population*, 57<sup>e</sup> année, n°6, 2002. pp. 821-847. URL : [https://www.persee.fr/doc/pop\\_0032-4663\\_2002\\_num\\_57\\_6\\_7371](https://www.persee.fr/doc/pop_0032-4663_2002_num_57_6_7371)

BUTI Gilbert, « Aller en caravane : le cabotage lointain en Méditerranée », XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles, *Revue d'histoire moderne & contemporaine*, no52-1(1), 7-38, 2005, DOI : <https://doi.org/10.3917/rhmc.521.0007>.

BUTI Gilbert, « Chapitre IV, Les marins de Saint-Tropez au XVIII<sup>e</sup> siècle », *les chemins de la mer*, Presses Universitaires de Rennes, 2010, DOI : <https://doi.org/10.4000/books.pur.100479>.

BUTI Gilbert, « Chapitre VIII. Cabotage et caboteurs à Saint-Tropez au XVIII<sup>e</sup> siècle », *Les chemins de la mer*, Presses universitaires de Rennes, 2010, DOI : <https://doi.org/10.4000/books.pur.100488>.

BUTI Gilbert, « Gérer l'absence par procurations », *Les femmes et la mer à l'époque moderne*, édité par Philippe Hroděj et Emmanuelle Charpentier, Presses universitaires de Rennes, 2018, DOI : <https://doi.org/10.4000/books.pur.167092>.

BUTI Gilbert, « L'Intendance de la Santé de Marseille au XVIII<sup>e</sup> siècle : service sanitaire ou bureau de renseignements ? », in *La quotidiana emergenza. Il molteplici impieghi delle istituzioni sanitarie nel Mediterraneo moderno*, Palerme, 2015.

BUTI Gilbert, « Entre guerre et marchandise. Commissions et lettres de marque délivrées à Marseille au temps de Louis XIV. » Bartolotti Fabien; Buti Gilbert; Daumalin Xavier; Raveux Olivier. *Les outils de l'activité portuaire maritime en Europe méditerranéenne et atlantique, XVII<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècle*, Presses Universitaires de Provence, pp.257-272, 2021, 9791032003206. hal-03571895

BUTI Gilbert, « Les produits de la course ou l'économie de la récupération à Toulon pendant la guerre d'Indépendance américaine (1778-1782) », *Rives méditerranéennes* [En ligne], 54 | 2017 URL : <http://journals.openedition.org/rives/5229>, DOI : <https://doi.org/10.4000/rives.5229>

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

GUILLOT Simon, « 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) », *Portail Dumas*, Histoire, 2024. URL : <https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-04711957v1>

JACQUES Marin, « Pléville Le Pelley, corsaire normand. » Dans : *Études Normandes*, 54<sup>e</sup> année, n°1, 2005. À travers la Normandie. pp. 25-33, URL : [www.persee.fr/doc/etnor\\_0014-2158\\_2005\\_num\\_54\\_1\\_1576](http://www.persee.fr/doc/etnor_0014-2158_2005_num_54_1_1576)

KAISER Wolfgang, « L'économie de la rançon en Méditerranée occidentale (XVI<sup>e</sup>- XVII<sup>e</sup> 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.htm102>

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>

LEFRANCOIS Amandine, *Compétence et formation des marins du XVI<sup>e</sup> au XVIII<sup>e</sup> siècles*, Neptunus, revue électronique, Centre de Droit Maritime et Océanique, Université de Nantes, Vol. 13, 2007/1. URL : <https://cdmo.univ-nantes.fr/fr/neptunus-e-revue/annees-2000>

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<sup>e</sup> siècle », *Histoire, économie & société*, 2009/2 (28<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> siècle.” *Revue Historique*, vol. 275, no. 1 (557), 1986, p 31. *JSTOR*, URL : <http://www.jstor.org/stable/40954342>.

Perréon Stéphane, Yann Lagadec, et David Hopkin. « Chapitre I. Saint-Malo, un objectif récurrent ». In *La bataille de Saint-Cast (Bretagne, 11 septembre 1758)*. Rennes : Presses universitaires de Rennes, 2009. <https://doi.org/10.4000/books.pur.103224>.

PLOUVIEZ David, « Chapitre 11. Techniques maritimes, techniques navales », dans : Liliane Hilaire-Pérez éd., *Histoire des techniques. Mondes, sociétés, cultures (XVI<sup>e</sup>-XVIII<sup>e</sup> 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>

SCHNAKENBOURG Éric, « Chapitre II. Le masque des neutres : neutralité, navigation et commerce dans les guerres des XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles ». *Entre la guerre et la paix*, Presses universitaires de Rennes, 2013, <https://doi.org/10.4000/books.pur.113129>

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<sup>e</sup>-XVIII<sup>e</sup> siècles)*. Sous la direction de VILLIERS Patrick, DUTEIL Jean-Pierre. Vanves, Hachette Éducation, « Carré Histoire », 1997, p. 92-113. URL : <https://www.cairn.info/leurope-la-mer-et-les-colonies-xviiie-xviiiie-siecle--9782011451965-page-92.htm>

VILLIERS Patrick, « Chapitre III. Les caractères de la guerre de course espagnole à Dunkerque au milieu du XVII<sup>e</sup> siècle ». *Les corsaires du littoral*, Presses universitaires du Septentrion, 2000, <https://doi.org/10.4000/books.septentrion.49368>.

VO-HA Paul, « Une impossible sortie de guerre ? », *L'historien-citoyen*, édité par Benjamin Deruelle et al., Éditions de la Sorbonne, 2022, DOI : <https://doi.org/10.4000/11y>

## **Table des cartes**

|  |           |
|--|-----------|
| <b>Carte 1 : Représentation du trajet du corsaire Joseph Abeille et de son capitaine de prise Joseph Mauriez lors de la croisière (9 novembre 1756 - 23 février 1757).....</b> | <b>58</b> |
| <b>Carte 2 : Représentation du trajet du corsaire Joseph Abeille et de son capitaine de prise Antoine Guy lors de la croisière (9 novembre 1756 - 23 février 1757) .....</b>   | <b>59</b> |
| <b>Carte 3 : Représentation du trajet du corsaire Jean André Arnoux selon sa déposition donnée à l'intendance sanitaire.....</b>   | <b>62</b> |
| <b>Carte 4 : Totalité des prises faites par les corsaires marseillais durant l'année 1757 .....</b>  | <b>63</b> |
| <b>Carte 5 : Représentation de la croisière de la barque L'Entreprenante commandée par le capitaine Henri Saurin de Toulon pendant la guerre de Sept Ans.....</b>              | <b>67</b> |
| <b>Carte 6 : Représentation de la totalité des prises effectuées par les corsaires marseillais durant la guerre de Sept Ans.....</b>   | <b>68</b> |

## **Table des courbes**

|  |           |
|--|-----------|
| <b>Courbe 1 : Recensement des prises effectuées par les navires du roi tout au long de la guerre de Sept Ans. ....</b> | <b>79</b> |
|--|-----------|

## **Table des diagrammes**

|   |            |
|---|------------|
| <b>Diagramme 1 : Lieu de provenance des capitaines corsaires recensés dans les registres de l'intendance sanitaire de Marseille ainsi que les minutes notariales de François Bègue (1756-1763).....</b> | <b>33</b>  |
| <b>Diagramme 2 : Origine des capitaines corsaires pendant la guerre de Sept Ans : comparaison entre Provence et Ponant (1756-1763).....</b>   | <b>34</b>  |
| <b>Diagramme 3 : Proportion du nombre de corsaires actifs et inactifs durant la guerre de Sept Ans.....</b>   | <b>65</b>  |
| <b>Diagramme 4 : Taux de contrôle des bâtiments marchands neutres en Méditerranée par les corsaires français pendant la guerre de Sept Ans.....</b>   | <b>74</b>  |
| <b>Diagramme 5 : Pourcentage de nationalité des prisonniers capturés par les corsaires français pendant la guerre de Sept Ans.....</b>  | <b>101</b> |

## **Table des entonnoirs**

|   |           |
|---|-----------|
| <b>Entonnoir 1: Nombre et types d'embarcations adoptées par les corsaires pendant la guerre de Sept Ans. ....</b> | <b>48</b> |
| <b>Entonnoir 2 : Types d'embarcations saisies par les corsaires pendant la guerre de Sept Ans. ....</b>           | <b>73</b> |

## **Table des graphiques**

|  |           |
|--|-----------|
| <b>Graphique 1 : Participation de la maison Roux à l'armement de navires de commerce,<br/>(d'après ACCIAMP, L. IX. 1071 à 1084. Dossiers de navires, 1740-1828).....</b> | <b>20</b> |
|--|-----------|

## Tableau des illustrations

|   |            |
|---|------------|
| <b>Figure 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. 829. ....</b> | <b>1</b>   |
| <b>Figure 2 Prises et rançons faites par les corsaires français entre 1702 et 1713 .....</b>  | <b>9</b>   |
| <b>Figure 3 Photographie du folio n°9.....</b>  | <b>11</b>  |
| <b>Figure 4 Extrait de la déposition du 31 mai 1757.....</b>  | <b>13</b>  |
| <b>Figure 5 Représentation d'une pinque .....</b>   | <b>50</b>  |
| <b>Figure 6 Chébec espagnol à voiles latines de 1826 .....</b>  | <b>50</b>  |
| <b>Figure 7 Représentation de deux brigantins. Celui de droite est un brigantin levantin..</b>  | <b>51</b>  |
| <b>Figure 8 Statue de Jean-Bart place Jean-Bart à Dunkerque .....</b>   | <b>108</b> |
| <b>Figure 9 Statue placée à Granville en hommage à Georges René Pléville-Le-Pelley.....</b>   | <b>108</b> |

### Sources des illustrations :

Figure 1 : <https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/0/0b/Vernet-marseille-1754.jpg>

Figure 6 : [https://fr.wikipedia.org/wiki/Chebec#/media/Fichier:Chebec\\_espagnol\\_en\\_1826.jpg](https://fr.wikipedia.org/wiki/Chebec#/media/Fichier:Chebec_espagnol_en_1826.jpg)

Figure 8 : Statue de George René Pléville-Le-Pelley : <https://e-monumen.net/patrimoine-monumental/hommage-a-pleville-le-pelley-ou-le-corsaire-granville/>

Figure 9 : Statue Jean-Bart : [https://fr.wikipedia.org/wiki/Place\\_Jean-Bart](https://fr.wikipedia.org/wiki/Place_Jean-Bart)

## **Table des tableaux**

|   |           |
|---|-----------|
| <b>Tableau 1 : Fréquence des apparitions de la famille Icard dans les sources (1755-1763)</b>   | <b>21</b> |
| <b>Tableau 2 : Les différents armements de Georges Roux ainsi que les prises effectuées (1756-1763) (sources : Gilbert Buti)</b>  | <b>22</b> |
| <b>Tableau 3: Synthèse des armateurs recensés dans les minutes de François Bègue (1756-1763)</b>  | <b>24</b> |
| <b>Tableau 4 : Les armements effectués par la Chambre de commerce marseillaise et leurs occurrences dans les registres de l'intendance sanitaire (1756-1763)</b>  | <b>26</b> |
| <b>Tableau 5 : Recensement annuel des entrées de corsaires français à Marseille durant la guerre de Sept Ans (1756-1763)</b>  | <b>27</b> |
| <b>Tableau 6 : Reconstitution partielle de l'équipage du Grand Alexandre pendant la guerre de Sept Ans (1756-1763)</b>  | <b>40</b> |
| <b>Tableau 7 : Reconstitution partielle de l'équipage de L'Aigle pendant la guerre de Sept Ans (1756-1763)</b>  | <b>41</b> |
| <b>Tableau 8 : Recensement de la présence d'écrivains à bord des bâtiments corsaires pendant la guerre de Sept Ans (1756-1763)</b>  | <b>43</b> |
| <b>Tableau 9 : Recensement de toutes les galiotes apparaissant dans les sources ainsi que le nombre de personnel embarqué</b>   | <b>44</b> |
| <b>Tableau 10 : Vaisseaux dont le nombre de marins est indiqué ainsi que toutes les prises effectuées par ces bâtiments durant la guerre de Sept Ans</b>  | <b>52</b> |
| <b>Tableau 11 : Nombre de prises effectuées pendant la guerre de Sept Ans en fonction du nombre d'hommes embarqués sur les corsaires</b>  | <b>54</b> |
| <b>Tableau 12 : Recensement du nombre de navires ayant présenté les différents types de patentes à l'entrée du Bureau de la Santé</b>   | <b>86</b> |
| <b>Tableau 13 : Totalité des « cessions » et « transports » recensés dans les registres du notaire François Bègue (1756-1763)</b>   | <b>91</b> |
| <b>Tableau 14 : Évaluation des volumes de marchandises capturées par les corsaires marseillais au cours de la guerre de Sept Ans, pour lesquels la mesure en « charge » dont la quantité est indiquée</b> | <b>97</b> |

# Table des matières

|   |           |
|---|-----------|
| <b>REMERCIEMENTS.....</b>   | <b>1</b>  |
| <b>INTRODUCTION.....</b>  | <b>2</b>  |
| I. ORGANISER LA GUERRE DE COURSE A MARSEILLE : ARMEMENTS, HOMMES, BATIMENTS               | 16        |
| A. <i>Qui pour armer les navires ? Acteurs économiques et sociaux de la course.....</i>   | <i>16</i> |
| 1. Les réseaux locaux et dynamiques familiales à Marseille .....                          | 16        |
| 2. Armateurs privés, marchands et négociants : profils et motivations.....                | 23        |
| 3. Limites des sources et pistes de recherches futures .....                              | 28        |
| B. <i>Les équipages corsaires : composition, recrutement, hiérarchie .....</i>            | <i>31</i> |
| 1. Le capitaine corsaire.....   | 31        |
| 2. La composition de l'équipage .....   | 35        |
| 4. Origines géographiques des marins.....   | 45        |
| C. <i>Quels bâtiments pour quelles courses ?.....</i>                                     | <i>48</i> |
| 1. Une typologie des navires corsaires .....  | 48        |
| II. MENER UNE OPERATION CORSAIRE : PRATIQUES, CIBLES ET ADAPTATIONS AU CONFLIT            | 57        |
| A. <i>La croisière corsaire .....</i>   | <i>57</i> |
| 1. Les itinéraires empruntés.....   | 57        |
| 2. Croisière infructueuse : des comportements associés à l'absence de résultat ? ...      | 64        |
| B. <i>Qui est capturé ? Cibles, pratiques de prise .....</i>                              | <i>71</i> |
| 1. Nationalités et profils des bâtiments capturés .....                                   | 71        |
| 2. La place des neutres .....   | 74        |
| 3. Les navires du roi .....   | 78        |
| C. <i>Le renseignement : une fonction secondaire de la course .....</i>                   | <i>81</i> |
| 1. La récupération d'informations commerciales.....                                       | 81        |
| III. ACHEVER LA COURSE : RETOMBEES, JUSTICE ET MEMOIRE .....                              | 85        |
| A. <i>Liquidation d'une prise : procédure, contentieux et partages .....</i>              | <i>85</i> |
| 1. Les étapes de la liquidation d'un navire capturé .....                                 | 85        |
| 2. Le rôle du notaire dans l'après course.....  | 89        |
| 3. La fin de la course et le partage des bénéfices : les différents conflits .....        | 94        |
| B. <i>La course comme ressource en temps de crise : une substitution au commerce ? ..</i> | <i>95</i> |
| 1. Analyse économique et politique : effet d'opportunité ou stratégie durable ?.....      | 95        |

|   |            |
|---|------------|
| 2. Les alternatives économiques aux marchandises et aux navires capturés : les prisonniers, les passagers et l'emploi de corsaire par l'État..... | 99         |
| <i>C. Attractivité de Marseille pour la course : entre port commercial et carrefour stratégique ?</i> .....                                       | 105        |
| 1. Pourquoi armer à Marseille ? La comparaison avec les autres ports de course .  | 105        |
| 2. Mémoire, traces et hypothèses de la course au XVIII <sup>e</sup> siècle : hommes, documents, lieux.....  | 107        |
| <b>CONCLUSION</b> .....   | <b>109</b> |
| <b>ANNEXES</b> .....  | <b>115</b> |
| <b>SOURCES</b> .....  | <b>133</b> |
| <b>BIBLIOGRAPHIE</b> .....  | <b>135</b> |
| <b>TABLE DES CARTES</b> .....   | <b>141</b> |
| <b>TABLE DES COURBES</b> .....  | <b>142</b> |
| <b>TABLE DES DIAGRAMMES</b> .....   | <b>143</b> |
| <b>TABLE DES ENTONNOIRS</b> .....   | <b>144</b> |
| <b>TABLE DES GRAPHIQUES</b> .....   | <b>145</b> |
| <b>TABLEAU DES ILLUSTRATIONS</b> .....  | <b>146</b> |
| <b>TABLE DES TABLEAUX</b> .....   | <b>147</b> |
| <b>TABLE DES MATIERES</b> .....   | <b>148</b> |