
Les prêts des navires du roi aux corsaires flamands au début de la guerre de Hollande (1672-1674)

Aurélien Bournonville



Édition électronique

URL : <https://journals.openedition.org/cjm/260>

DOI : 10.4000/cjm.260

ISSN : 2553-9221

Éditeur

Université Jean Moulin - Lyon 3

Référence électronique

Aurélien Bournonville, « Les prêts des navires du roi aux corsaires flamands au début de la guerre de Hollande (1672-1674) », *Cahiers Jean Moulin* [En ligne], 2 | 2016, mis en ligne le 05 décembre 2016, consulté le 07 mars 2022. URL : <http://journals.openedition.org/cjm/260> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/cjm.260>



Cahiers Jean Moulin est mise à disposition selon les termes de la Licence Creative Commons Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Partage dans les Mêmes Conditions 4.0 International.

Cahiers Jean Moulin

Cahiers Jean Moulin

ISSN : 2553-9221

Éditeur : Université Jean Moulin Lyon 3

2 | 2016

Le mandat

Droits d'auteur

CC BY-NC-SA 3.0 FR

Vous êtes autorisé à :

Partager — copier, distribuer et communiquer le document par tous moyens et sous tous formats

Adapter — transformer et créer à partir du document

L'Auteur ne peut retirer les autorisations concédées par la licence tant que vous appliquez les termes de cette licence.

Selon les conditions suivante :



Attribution — Vous devez créditer l'article, intégrer un lien vers la licence et indiquer si des modifications ont été effectuées au texte et aux images. Vous devez indiquer ces informations par tous les moyens raisonnables, sans toutefois suggérer que l'Auteur·rice vous soutient ou soutient la façon dont vous avez utilisé son article.



Pas d'Utilisation Commerciale — Vous n'êtes pas autorisé·e à faire un usage commercial de ce document, tout ou partie du matériel le composant.



Partage dans les Mêmes Conditions — Dans le cas où vous transformez, ou créez à partir du matériel composant le document original, vous devez diffuser le document modifié dans les même conditions, c'est-à-dire avec la même licence avec laquelle le document original a été diffusé.

Pas de restrictions complémentaires — Vous n'êtes pas autorisé·e à appliquer des conditions légales ou des mesures techniques qui restreindraient légalement autrui à utiliser le document dans les conditions décrites par la licence.



Les prêts des navires du Roi aux corsaires flamands au début de la guerre de Hollande (1672-1674)

Aurélien Bournonville

Docteur en droit, ATER à l'Université Lyon III

Résumé

La notion de mandat dépasse le cadre *stricto sensu* du contrat défini par le titre XIII du livre III du Code civil. Elle désigne avant tout une délégation de pouvoir, qu'elle soit convenue entre particuliers ou entre un particulier et l'État. Le statut des corsaires l'illustre. Un corsaire est un individu qui reçoit l'autorisation, via une commission, de s'attaquer sur mer aux ennemis de l'État. Le souverain lui délègue certains droits attachés à son droit de guerre, par mandat royal. La pratique du prêt des navires du Roi l'illustre avec force. Convenus dès le début de la Guerre de Hollande (1672-1678), ils sont révélateurs du rôle d'auxiliaire des forces navales assuré par les corsaires français puisque le mandant - le Roi - fournit au mandataire - le corsaire - le moyen de sa mission : le navire. Cette particularité est liée au but assigné à ces armements : la protection du commerce français.

Abstract

The notion of mandate exceeds the scope, *stricto sensu*, of the contract defined under title XIII, book III of the civil Code. It first designates a delegation of power, either conferred by a private person to another, or by the State to a private person, as shown by the status of privateers. A privateer is an individual who is authorized, by commission, to attack at sea the enemies of the State. By royal warrant, the sovereign delegates thereto certain rights attached to his right to war. The practice of lending the King's ships to privateers further illustrates this point. As agreed upon since the start of the Dutch war (1672-1678), these further illustrate the role of French privateers as auxiliaries of the naval forces, for the principal - the King - grants his representative - the privateer - with the means to fulfil his mandate: the ship. This particularity is linked to the purpose of these weapons: the protection of French commerce.

Référence électronique



Aurélien Bournonville, « Les prêts des navires du Roi aux corsaires flamands au début de la guerre de Hollande (1672-1674) », *Cahiers Jean Moulin*, n°2, 2016, URL : <http://revues.univ-lyon3.fr/cjm/index.php?id=260>.

DOI : 10.24401/cjm.260

La Guerre de Hollande (1672-1678) est le premier conflit majeur où s'illustre la Marine Royale rétablie par Colbert (Bluche, 2012, p. 361-386)¹.

L'origine de ce conflit tient en la conjonction de trois facteurs. Le premier est religieux, les Provinces-Unies étant calvinistes. Le second est politique et a pour source l'expansion française dans les Pays-Bas espagnols. En effet, le Traité des Pyrénées de 1659, le rachat de Dunkerque aux anglais en 1662 et le Traité d'Aix-la-Chapelle de 1668 permettent au Grand Roi d'annexer l'Artois et le sud du comté de Flandre. Ces acquisitions françaises soulèvent des craintes en Hollande, car les Pays-Bas espagnols forment une zone tampon entre le Royaume de France et les Provinces-Unies. La Couronne espagnole, épuisée par près d'un siècle de guerre quasi-continue, apparaît comme une moindre menace pour les Hollandais que celle représentée par Louis XIV. Enfin, le dernier facteur, peut-être le plus important, est économique (*ibid.*, p. 361-364). En effet, quand Louis XIV déclare la guerre aux Provinces-Unies, le 6 avril 1672, Colbert a réuni sous son autorité la direction de la Marine, des finances et du commerce. Ambitionnant de faire du Royaume une puissance commerciale et coloniale de premier plan, Colbert voit dans les Provinces-Unies, première puissance économique de l'époque, le principal obstacle à cette politique et milite dès 1668 pour la guerre (Acerra et Meyers, 1994, p. 54-55)². Cette conjonction de facteurs, ainsi que l'alliance anglaise, décide Louis XIV à déclencher les hostilités en 1672. Dans un premier temps, notamment à la suite de la victoire de l'amiral Ruyter au Texel le 21 août 1673, la flotte des Provinces-Unies résiste efficacement et menace le commerce maritime français alors en développement. Cette situation perdure jusqu'à la victoire française de Messine, le 2 janvier 1675. Afin de soutenir la nouvelle marine française

¹ Le conflit débute le 6 avril 1672. Il oppose dans un premier temps l'alliance franco-anglaise aux seules Provinces-Unies, puis devient, en 1673 et 1674, un conflit généralisé opposant les français alliés aux suédois et aux bavares – les anglais s'étant retirés du conflit – à une alliance regroupant l'Espagne, l'Empereur, les Provinces-Unies, le Roi du Danemark et l'Électeur du Brandebourg. Sur terre, le sort des armes est plutôt favorable aux forces françaises, les Hollandais étant contraint, en 1674, de détruire les digues pour stopper l'invasion française. L'entrée en guerre de l'Espagne et de l'Empire ne change pas le rapport de force. Au contraire, les troupes de Louis XIV soumettent la Franche-Comté et entament la conquête des Pays-Bas espagnols. Sur mer, la flotte française n'obtient la supériorité qu'après ses victoires remportées à Messine le 2 janvier 1675, et surtout à Agosta, le 22 avril 1676, où l'Amiral Ruyter, commandant en chef de la flotte hollandaise, meurt. La supériorité des armes françaises aboutit à la paix, signée à Nimègue le 10 août 1678.

² De ce point de vue, le conflit commence dès 1664 avec les premières mesures protectionnistes instaurées par Colbert. Concrètement, ces mesures frappent surtout les marchands hollandais. Les taxes frappant les produits étrangers sont augmentées en 1667. Les Provinces-Unies ripostent en imposant les produits français puis en 1671, elles interdisent les importations des produits d'origine française pour un an.

durant cette période, Colbert s'appuie sur les armateurs privés et favorise les armements corsaires.

Un navire corsaire est un bâtiment dont le capitaine a reçu une commission en guerre de l'Amiral de France. Par cet acte, le capitaine est autorisé à « *courir sus les ennemis de l'État* » et à réaliser des prises (Valin, 1760, volume 2, p. 201). Les notions de commission et de mandat sont proches. Guyot, dans son répertoire, définit la commission comme « *l'acte par lequel celui qui ne peut vaquer lui-même à ses affaires donne pouvoir à un autre de le faire pour lui comme s'il étoit lui-même présent* » (Guyot, 1777, volume 13, p. 114-163 ; et De Ferrière, 1771, volume 1, p. 314), et renvoie au mandat, qu'il définit comme la « *convention par laquelle quelqu'un se charge de faire quelque chose pour une autre personne* » (Guyot, 1777, volume 38, p. 402-419 ; et De Ferrière, 1771, volume 2, p. 196). L'acte – commission ou mandat – emporte ainsi délégation de pouvoir³. Dans le cas des commissions en guerre, le Roi, via l'Amiral de France, délègue, en temps de guerre, son droit de prise aux corsaires⁴. D'autres éléments permettent de rapprocher ces commissions en guerre du mandat, le caractère gratuit notamment. Le mandat est par définition un contrat gratuit, caractère qui le différencie du contrat de louage de service. Les commissions en guerre présentent cet aspect puisqu'aucun paiement n'est prévu en faveur du corsaire⁵. Une

³ L'idée apparaît avec plus de force dans les définitions spéciales de la commission, données par Guyot immédiatement après la définition générale. À la lecture de ces définitions la commission tend à désigner la délégation de pouvoirs consentie par la puissance souveraine (cf. les commissions d'intendant, les commissions extraordinaires ou les commissions délivrées par les magistrats). Cela n'est cependant pas systématique. La commission désigne également la délégation de pouvoirs d'un marchand à un autre, en vue de réaliser des actes de commerce pour son compte et en contrepartie d'un profit.

⁴ Sur le droit de prise, voir Grotius, 1724, tome 2, p. 796-820, chapitre V « *du droit de s'approprier ce qui a été pris* », Livre III.

⁵ Le bénéfice des prises réalisées ne peut être considéré comme un paiement. L'existence de ce bénéfice dépend de la capacité du capitaine à faire des prises sur l'ennemi et, surtout, du jugement de déclaration de bonne prise, tandis que le trésor royal n'engage aucune dépense tant pour l'armement du corsaire que pendant la campagne de course. Sur les éléments constitutifs du mandat, voir Pothier, 1821, p. 4-22. La commission respecte également les critères définis par Pothier vis-à-vis de l'affaire objet du mandat. Cette affaire doit être de nature à pouvoir être réalisée directement par le mandant, certaine et conforme aux lois et bonnes mœurs. Le mandataire doit faire quelque chose que le mandant puisse faire directement. Dans le cas de la course, le Roi peut directement réaliser des prises via les navires de flotte. Le caractère certain est présent, le Roi chargeant, par la commission, le corsaire de courir « *sus les ennemis de l'État* ». La conformité de l'affaire aux lois et bonnes mœurs est plus délicate. En effet, la course rend légale, dans un cadre précis, un acte par nature contraire aux lois et bonnes mœurs : la piraterie. Cependant la circonstance de guerre justifie ce caractère. Il est d'ailleurs à noter qu'un corsaire s'attaquant à des navires neutres peut être poursuivi comme pirate. La piraterie reste réprimée par principe, mais est autorisée de manière spéciale,

obligation prévue pour le mandat peut néanmoins être objet de discussion. En effet, le mandant doit rembourser le mandataire des frais dépenses que ce dernier a fait en vue de réaliser son obligation. Aucun mécanisme de la sorte n'est prévu dans le cas des commissions en guerre. Cependant, il est possible de considérer que cette obligation est remplie via le produit des prises déclarées bonnes par le jugement déclaratif de bonne prise de la juridiction d'amirauté, produit sur lequel le corsaire récupère les sommes dépensées pour l'armement du navire. La commission en guerre des corsaires peut ainsi être analysée comme un mandat royal.

Traditionnellement, le corsaire est perçu comme un prédateur du commerce (Meyers, 1997, p. 7-43). Si la guerre au commerce ennemi fait partie des objectifs classiques des corsaires, la course française ne se limite pas à cette seule dimension. En effet, la délégation de pouvoirs du corsaire peut s'étendre à des missions relevant de la Flotte. Les prêts des navires du Roi aux armateurs en course l'illustrent puisqu'ils visent avant tout à assurer la sûreté de la navigation commerciale, normalement du ressort de la Marine. Ces prêts sont un mode d'exécution de la commission du corsaire. Ils ne peuvent exister que si un corsaire dispose d'une commission en guerre. Ils donnent au mandat royal un aspect matériel marqué, le Roi – le mandant – fournissant au corsaire – le mandataire – le moyen matériel de sa mission : le navire. Cette pratique se retrouve essentiellement en Flandre au début de la guerre de Hollande. Ce type d'armement est ensuite généralisé à l'ensemble du royaume en 1674, en raison de leur succès (I). Ils sont révélateurs du rôle d'auxiliaire de la Marine assuré par les corsaires français dès cette époque (II).

I. Une pratique locale étendue à l'ensemble du royaume

Les prêts de navires du Roi aux particuliers sont régis par le règlement du 5 octobre 1674 (A). Ce texte généralise une pratique qui se remarque en Flandre dès les premières années de la Guerre de Hollande (B).

contre un ennemi déclaré de l'État. L'obligation pour le mandataire de rendre des comptes au mandant est aussi respectée. En effet, si un corsaire réalise une prise, elle ne lui appartient pas immédiatement, la validité de la prise étant appréciée par le tribunal de l'amirauté, via le jugement déclaratif de bonne prise. Le corsaire rend ainsi compte de sa mission via cette procédure. Sur les éléments constitutifs du mandat, voir Pothier, 1821, tome 9, p. 4-22.

A. Le régime des prêts

Bien que le règlement du 5 octobre 1674 ne le précise pas, le préalable indispensable au bénéfice du prêt d'un navire du Roi est de disposer d'une commission de l'Amiral de France (Valin, 1760, volume 2, p. 200)⁶. Les dispositions expresses du règlement du 5 octobre 1674, de leur côté, peuvent se résumer en trois points : les obligations des parties au prêt, le régime du produit des prises et les questions de responsabilité.

Le navire prêté est remis dans l'état où il se trouve, sur avis de l'intendant ou du commissaire général de la Marine de son port d'attache (Code des prises, première partie, p. 62, article 2, règlement du 5 octobre 1674)⁷. Si des dépenses sont nécessaires pour le radouber, c'est-à-dire réparer sa coque, elles sont à la charge des particuliers, et l'intendant ou le commissaire général en dresse un inventaire spécial. Les dépenses en vivres et celles relatives à l'équipage sont également à la charge du particulier (*ibid.*, articles 3 et 4). Le Roi, sous l'empire du règlement du 5 octobre 1674, est tenu de fournir, outre le navire, les « *agrès ordinaires, armes, canons de fer, poudres, munitions, appareils et ustensiles nécessaires* » (*ibid.*, article 3). Le texte précise néanmoins que les rechanges sont à la charge des particuliers (*ibid.*). L'article 5 dispose qu'au terme du prêt, les dépenses en rechanges et l'éventuelle avance pour le radoubage, ainsi que les frais de remise en état des navires prêtés, doivent être déduits sur le produit brut des prises réalisées, ceci avant le paiement des frais ordinaires en matière de course (*ibid.*, p. 63.)⁸. L'imputation de l'ensemble de ces frais sur le produit brut des prises donne à l'acte un caractère gratuit, les parties au prêt ne faisant qu'avancer les dépenses. Cette gratuité renforce le lien entre le mandat royal qu'est la commission en guerre et le prêt. Ce dernier étant la conséquence de la

⁶ Valin écrit à ce propos : « *La commission de l'Amiral est tellement nécessaire, qu'une permission du Roi n'en dispenseroit pas, même quand il s'agit d'un vaisseau de guerre que sa Majesté accorderoit à quelqu'un pour faire la course* ». Seuls les navires de la flotte sont dispensés de cette obligation de disposer d'une commission de l'Amiral de France quand ils reçoivent l'ordre de partir en course. Les prises réalisées par un capitaine sans commission sont confisquées au profit du Roi, tandis que l'équipage et les armateurs risquent les peines prévues pour la piraterie, c'est-à-dire la mort.

⁷ L'article premier précise que seuls les navires du cinquième rang, c'est-à-dire d'un port maximum de 300 tonneaux et équipés au plus de trente pièces d'artillerie, peuvent être remis à des particuliers. Sur les prérogatives des intendants et commissaires généraux de la Marine, voir Bournonville, 2014. Les officiers de plume (intendants, commissaires et contrôleurs de la Marine) sont compétents pour gérer les ressources nécessaires au service de la Marine. Les prêts de navires du Roi sont des actes de gestion et relèvent, sans surprise, de cette définition du domaine de compétence des administrateurs de la Marine.

⁸ C'est-à-dire les frais de conservation de la prise avant jugement de bonne prise, les droits du Roi sur certaines marchandises, le dixième de l'Amiral de France, le dixième du capitaine, les frais de justice.

commission, il en prend les traits, dont le caractère gratuit. En matière de partage du produit des prises réalisées et jugées bonnes, le règlement du 5 octobre 1674 dispose qu'une fois l'ensemble des frais déduits, le solde est divisé en trois parts : une pour le Roi, une pour les armateurs et la dernière pour l'équipage (*ibid.*, article 6). Enfin, en matière de responsabilité, le règlement du 5 octobre 1674 précise simplement que les armateurs doivent ramener les navires prêtés à leur port d'attache (*ibid.*, article 5). Un mémoire, également du 5 octobre 1674 et rédigé au port de Brest, donne des éclaircissements sur la portée de la responsabilité des armateurs (AN, CARAN, fond ancien de la Marine, B/3/17, n° 335-336, *Mémoire des conditions auxquelles les vaisseaux de Sa Majesté ont été ci-devant accordés aux particuliers qui les ont demandé à armer en course*). À la lecture de ce document, les armateurs ne sont pas « *tenus de restituer les vaisseaux au cas qu'ils eussent péri à la mer ou qu'ils fussent pris par l'ennemi* ». Le Roi prend donc à sa charge les risques de la navigation et du combat. A contrario, si la perte du navire peut être imputée au capitaine, par erreur de navigation ou par abandon volontaire, la responsabilité échoit aux armateurs. Le mémoire du 5 octobre 1674 précise, en ce sens, que « *l'on prenoit garde de ne les [les navires] donner qu'à des personnes entendues à la navigation, qui estoient capables de commander, et que l'on obligeoit de nommer leurs associés dans l'armement. Quand les personnes qui les demandoient estoient suspectes ou peu connues, on leurs faisoient donner caution de ramener le vaisseau, et toutes les prises, dans le port d'armement ou bien dans ceux des amirautés les plus prochaines, et cautionner aussi pour toutes les malversations qu'ils eussent pu faire pendant la course* ». Ce régime de responsabilité peut être rapproché de celui du mandat. Le mandataire est responsable envers le mandant de tout le tort que lui a causé la gestion de l'affaire tant par son dol que par sa faute (Pothier, 1821, tome 9, p. 36-41). En matière de course, toutes fautes, tant par dol que par erreur, du corsaire dans l'exercice du droit de prise délégué par le Roi engage la responsabilité du corsaire et le jugement déclaratif de bonne prise permet de vérifier les circonstances de la prise. Dans l'affirmative, il est sanctionné. Deux cas se présentent. D'abord, le corsaire a sciemment pris un navire neutre. Ici, le dol du corsaire consiste à profiter de la commission pour se livrer à la piraterie. Le corsaire, outre l'indemnisation de la victime, est jugé comme pirate. Ensuite, le corsaire a pris par erreur un navire neutre. Dans ce cas il est tenu d'indemniser la victime. Ces obligations découlent du fait que l'exercice abusif de prérogatives de puissance publique est une faute du prince, qui doit tout faire pour la réparer (Grotius, 1724, tome 2, p. 742-750)⁹. Dans le cadre des prêts des navires du Roi, cet

⁹ Grotius précise que si, par nature, personne n'est tenu de la dette d'autrui, les sujets d'un prince sont tenus des dettes que ce dernier contracte dans l'exercice abusif de ses prérogatives, notamment en matière de justice. Dans le cadre de la course, la prise d'un navire neutre par dol ou erreur constitue une dette de justice

aspect est renforcé. La notion de faute s'étend, ici, au moyen matériel remis par le Roi. Le corsaire est responsable de la perte du navire tant en raison de son dol – l'abandon volontaire et non-justifié du navire – que par sa faute – l'erreur de navigation. Le corsaire, dans le cadre des prêts des navires du Roi, doit donc apporter tout le soin nécessaire tant à l'accomplissement de sa mission que dans l'utilisation du moyen matériel qui lui a été remis à cette fin.

Ce régime est proche du régime de droit commun en matière de prise maritime. La répartition du produit net des prises est conforme aux pratiques en matière de course et de commerce maritime. L'auteur du mémoire du 5 octobre 1674 écrit, à ce propos, que « *c'est un usage ancien et commun dans le commerce de mer de partager en trois parts les profits qui se font par les vaisseaux, savoir la première pour le propriétaire du vaisseau, la seconde pour les vivres, et la troisième pour l'équipage* » (AN, CARAN, fond ancien de la Marine, B/3/17, n° 335). Valin, dans son commentaire sur l'ordonnance du mois d'août 1681, note que cette répartition par tiers est un usage hérité d'une ancienne manière d'armer les navires de commerce, où la personne fournissant le navire, l'armateur, était distincte de celle fournissant les vivres, l'avitailleur. Cette pratique cesse au XVII^e siècle, les armateurs fournissant le navire et les vivres. Dès lors, en cas d'armement corsaire purement privé, l'armateur reçoit les deux tiers du produit net des prises, un tiers pour le navire et un tiers pour les vivres (Valin, 1760, volume 2, p. 361-377)¹⁰. De ce point de vue, la pratique des prêts de navires du Roi aux corsaires n'est que la remise en œuvre d'une pratique ancienne. Deux points divergent cependant. D'abord, les particuliers doivent avancer les frais si le radoubage du navire est nécessaire avant la campagne de course. Ensuite, ces mêmes dépenses, celles relatives aux rechanges du matériel fourni, et les frais de remise en état du navire en fin de campagne sont déduits sur le produit brut des prises¹¹. En effet, en principe, les frais de radoub et de remise en état sont supportés

du Roi, le corsaire ayant abusé de son mandat. Cette idée fonde l'obligation pour tout armateur en course de déposer une caution au greffe de l'amirauté du port de l'armement. Cette caution doit permettre l'indemnisation de la victime.

¹⁰ Cette répartition coutumière par tiers peut être écartée et les prêts sont également convenus à la condition du quart du produit net pour le Roi. Voir AN., CARAN, fond ancien de la Marine, B/3/15, n° 175-176, lettre du 5 octobre 1673 relatif au prêts d'une petite frégate de huit pièces de canon, à la condition du quart du produit net des prises pour le Roi.

¹¹ Un mémoire sur les armements en course réalisés entre 1673 et 1675 en Provence, rédigé à Toulon en 1675, donne des informations complémentaires. Vis-à-vis du Roi, il précise que ce dernier doit fournir le navire « *en bon et du état de radoub, équipé de canons, mousquets, poudre, boulets, mèches et généralement de toutes munitions de guerre, ensemble d'agrées, apparaux, ustensiles, et tout ce qui pourroit servir à la navigation, dont il se faisoit un inventaire bien exacte signé du capitaine, de l'écrivain du Roi, et les vivres et*

par celui qui fournit le navire, ici le Roi, tandis les rechanges sont entièrement à la charge des particuliers preneurs. Cette divergence procède d'une évolution qui se remarque au début de la Guerre de Hollande, essentiellement en Flandre.

B. Une pratique flamande

Dès la première année du conflit, l'intendant Hubert, administrateur de l'arsenal de la Marine à Dunkerque, propose de prêter à des particuliers des navires, principalement des barques longues et des frégates légères¹². La correspondance de l'intendant du port de Dunkerque adressée à Colbert permet de déterminer l'évolution du régime des prêts de navires¹³.

Dans un premier temps, les prêts sont convenus selon le droit commun en matière d'armement en course. Ainsi, si le prêt de navire et la commission sont liés, le premier étant la conséquence du second, ils sont néanmoins distincts puisque les frais relatifs aux navires prêtés sont répartis entre le Roi et les armateurs en courses. Le 4 septembre 1672, l'intendant Hubert fait part à Colbert des résultats de l'offre faite aux particuliers d'armer aux conditions ordinaires deux frégates légères, en contrepartie du tiers du produit brut des prises faites (AN, CARAN, fond ancien de la

l'équipage étoient fournis par ledit capitaine et ses dits associés ». En outre, « sur les deux tiers appartenant aux armateurs et à l'équipage le Roi se remboursait préférablement de tous ce qui avoit été consommé durant le voyage, sur le pié^(sic) de l'estimation qui en avoit été faite par l'intendant de la Marine, en présence du contrôleur d'icelle, suivant un état qui en étoit dressé, aubas duquel ledit intendant mettoit son ordonnance » Voir AN, CARAN, fond ancien de la Marine, B/3/20, n° 384-391, *Mémoire sur les armements faits pour la course*.

¹² Les barques longues sont de petits navires, d'un port maximum de 200 tonneaux et armés de quatre à huit canons. Ce type de navire est mis au point à Dunkerque au XVII^e siècle. Elles sont principalement utilisées dans l'Atlantique et la Mer du Nord. Rapides et maniables, elles furent souvent utilisées pour la course et le commerce interlope. Voir Villiers, 2000, p. 105.

¹³ Aucune certitude n'existe sur l'identification précise de cet intendant. Les *Gloires maritimes de la France* de Paul Levot ou le *Dictionnaire des marins français* d'Étienne Taillemite mentionnent Hubert Champy, chevalier Desclouzeaux, intendant de la Marine à Dunkerque de 1680 à 1683. Il serait né dans le premier quart du XVII^e siècle, les informations sur sa jeunesse étant lacunaires. Il est nommé commissaire de la Marine en 1654. Il est affecté à Rochefort de 1670 à 1676, puis passe au Havre jusqu'en 1680. Intendant du port de Dunkerque jusqu'en 1683, il est affecté cette année-là au port de Brest. Il meurt en 1701. Eugène de Sue, dans son *Histoire de la Marine française*, distingue l'intendant Hubert et le Chevalier Desclouzeaux. Au contraire, Guillaume de la Landelle, dans *Études Marine : Jean Bart et Charles Keyser*, assimile les deux intendants. Ces doutes sont renforcés par un déroulement de carrière similaire, puisque le Sieur Hubert et le Chevalier Desclouzeaux ont, chacun, assuré la fonction de commissaire général au Havre avant d'être nommés intendants de la Marine à Dunkerque.

Marine, B/3/12, n° 160). Les armateurs dunkerquois se montrent cependant peu enclins à accepter cette proposition (*infra*, note 22). Ces réticences sont néanmoins vite levées, et les prêts aux conditions du tiers augmentent en nombre dès les derniers mois de l'année 1672. Dans une lettre du 9 octobre 1672, l'intendant Hubert écrit au secrétaire d'État à propos de deux prises faites par l'une des barques longues prêtées. Bien que leur validité ne soit pas encore définitivement acquise, l'intendant précise que « *supposant que l'une ou l'autre prise soit adjugée, le Roi aura pour son tiers de quoi faire bâtir d'autres barques longues* » (*ibid.*, n° 193-196). Il écrit également que « *la réputation qu'elles ont de bien aller a obligé des marchands de Calais à m'en demander aux mêmes conditions* » (*ibid.*). Le 23 du même mois, il informe Colbert qu'il a accordé à un marchand de Dunkerque une barque longue armée de six canons et forte de cinquante hommes d'équipage, et précise que « *d'autres particuliers de Calais m'en demandent encore* » (*ibid.*, n° 200-201). Le 8 novembre, il écrit que les succès rencontrés par ce type d'armement poussent les marchands de Calais à renouveler leurs demandes de prêts à la condition du tiers, notamment le prêt d'une petite frégate, tandis que ceux de Dunkerque demandent une autre barque longue (*ibid.*, n° 217-218).

Le régime des prêts des navires évolue également durant cette période, et se distingue rapidement des armements en course classique. Une lettre de l'intendant Hubert, du premier décembre 1672, l'illustre (*ibid.*, n° 231-232). Il évoque les conséquences de la main levée ordonnée par les juges de l'amirauté de Dunkerque de deux prises faites par les barques longues prêtées, en raison de leur mauvaise conservation durant la procédure de déclaration de bonne prise (*ibid.*, n° 231)¹⁴. Cette décision a des conséquences négatives sur les armements en course, les armateurs de Calais et de Dunkerque étant dans « *la résolution de s'en retirer, présumant que les deux arrêts de main levée servent de règle et d'assurance aux ennemis de l'État pour naviguer en seureté* » (*ibid.*). Les juges d'amirauté mettent donc en péril le succès rencontré par les prêts des navires du Roi. Pour contourner ce problème, l'intendant Hubert propose : « *pour exciter les particuliers, sans être à charge au Roi, avec avantage pour les navires que sa Majesté avoit donné, rien ne m'a paru de si grande conséquence pour la réputation et l'utilité du commerce s'il avoit plu au Roi de faire rendre aux armateurs leurs frais et loyaux coûts, peut être que cela les avoit engagé à remettre à la mer* » (*ibid.*). Ces quelques mots de l'intendant de Dunkerque annoncent les dispositions du règlement du 5 octobre 1674 relative au remboursement des frais de radoub et de

¹⁴ En l'espèce, alors que la nationalité des navires pris ne fait aucun doute, la prise étant « *zélandoise, advouée pour telle dans le pays des ennemis* », les juges de l'amirauté de Dunkerque temporisent.

rechange du matériel aux armateurs¹⁵. Il s'agit d'encourager la course en imputant ces dépenses sur le produit brut des prises réalisées et jugées bonnes. L'avis de l'intendant ne semble, cependant, pas être suivi immédiatement d'effet et il aborde à nouveau cette question de la charge des frais de rechange dans une lettre du 16 avril 1674. Il écrit à propos de l'envoi, à des armateurs, d'un état du matériel consommé et manquant à la fin de leur campagne de course : « *Je ne sais si je le fais avec justice, les armateurs se plaignent et renvoient que ces consommations regardent le service du navire* » (AN, CARAN, fond ancien de la Marine, B/3/17, n° 31-32).

Le succès des prêts des barques longues se confirme en 1673 et 1674¹⁶. Il pousse le pouvoir royal à étendre ce type d'armement hors de Flandre, notamment à Toulon. Le 19 décembre 1673, l'intendant Arnoul écrit : « *Vous m'exhortez à porter les particuliers à armer en course, je l'ay fait et le ferai autant que je pourrai, et le chevalier Lautier, que l'on estime en ce pays, ayant déjà armé une barque qui est à la mer, sous le commandement d'un de ces frères, voudroit savoir encore s'il pouvoit armer un vaisseau qui lui appartient, mais comme il est trop petit dans le temps où nous sommes, et qu'il ne seroit pas assez fort pour attaquer des bâtiments plus considérables, s'il plaisoit au Roi lui permettre d'armer une des deux frégates faites à Marseille* » (AN, CARAN, fond ancien de la Marine, B/3/16, n° 241-244). Ce succès des prêts des navires du Roi s'explique par l'objectif assigné à ce type d'armement.

II. Le corsaire, un auxiliaire des forces navales

Les prêts des navires du roi aux corsaires flamands visent avant tout à répondre à une demande de protection du commerce maritime (A). Cette pratique est révélatrice de la forte intégration des corsaires à la Marine (B).

¹⁵ Voir *supra*, I, A.

¹⁶ Voir, par exemple, AN., CARAN, fond ancien de la Marine, B/3/15, n° 26-27, lettre du 28 février 1673. L'intendant Hubert écrit, à propos des barques longues prêtées, qu'elles « *sont en si grande réputation qu'elles donnent lieu à des gens d'ici d'en demander pour la course, n'en ayant pas présentement, ils proposent de prendre la petite frégate de huit pièces* ». Voir aussi n° 168-170, état des capitaines et des navires corsaires à Dunkerque, 1673 (le jour et le mois ne sont pas mentionnés). Ce document mentionne 15 frégates légères appartenant à des particuliers et 12 barques longues, sans préciser le propriétaire, disponibles pour la course. Voir également n° 188-189, lettre de l'intendant Hubert du 29 novembre 1673. Il précise que 4 navires, une frégate légère et trois barques longues sont disponibles en prêt, pour mener une campagne hivernale. Voir enfin B/3/17, n° 17-18, lettre du 4 mars 1674 dans laquelle l'intendant Hubert informe des résultats des campagnes des navires prêtés durant l'hiver, ces derniers ayant réalisés cinq prises vers le Texel depuis décembre 1673, « *dont deux assez raisonnables dont le tiers peut être bon* ».

A. Une réponse à la demande de protection du commerce maritime

Quand le conflit éclate, le gouvernement royal est confronté au problème de la protection du commerce maritime français, alors en développement. Les prêts des navires du roi sont l'une des réponses apportées à la menace de la flotte et des corsaires des Provinces-Unies. La correspondance de Colbert, en partie éditée par Pierre Clément durant le Second Empire, et celle de l'intendant Hubert l'illustrent.

Dès le début de l'année 1672, la menace représentée par les forces navales hollandaises pousse le gouvernement royal à envisager, dans les jours précédant immédiatement la déclaration de guerre, les mesures pour la protection du commerce maritime français, notamment l'organisation de convois sous escorte (Clément, 1864, volume 2, partie 2, p. 646-647 et 652-653, lettres des 19 février et 25 mars 1672 adressées à M. D'Aguesseau, intendant de Bordeaux)¹⁷. Ce système montre cependant des limites, la flotte ne pouvant parer à toutes les menaces (*ibid.*, p. 665-666, lettre du 28 octobre 1672, adressée à l'intendant de Bordeaux)¹⁸. À ce premier problème s'ajoute celui du coût des escortes. Ce dernier incite le pouvoir royal à demander la participation des intéressés au commerce maritime à la protection de leur activité (*ibid.*, p. 649, lettre du 16 mars 1672 adressée à M. de Guémadeuc, évêque de Saint-Malo)¹⁹. Cette participation est demandée dans l'intérêt des armateurs eux-mêmes,

¹⁷ Dans la lettre du 19 février, Colbert écrit : « *Il n'y a sur cela [la protection du commerce maritime] que trois parties à prendre : ou celui de laisser la liberté du commerce, qui sera très hasardeux et causera une infinité de prises, ou celui de le défendre entièrement, qui est l'expédient que les hollandais ont pris, ou le troisième, de défendre et d'empêcher par toutes voies que les vaisseaux ne partent sans escorte, et établir des temps fixes pour partir de toutes nos côtes avec lesdites escortes* ».

¹⁸ Colbert écrit : « *Je puis vous assurer que je vois presque avec autant de regret que les marchands de cette ville [Bayonne], de Saint-Jean-de-Luz et de Cabourg, la perte de leurs vaisseaux venant de la pêche de Terre-Neuve. Mais il est fort difficile, même impossible de pouvoir remédier à tout. L'escadre de M. de la Barre, composée de cinq vaisseaux, étoit destinée à garder cette côte, mais la nécessité du service l'ayant obligé d'entrer dans la Manche, il y a été malheureusement retenu par un vent d'ouest qui souffle depuis trois mois sans discontinuation. En sorte que, pendant ce temps-là, les hollandais qui sont portés sur les côtes de Biscaye et de Galice ont eu toute la facilité qu'ils ont pu désirer pour prendre les vaisseaux qui ont paru dans ces mers-là* ».

¹⁹ Colbert écrit : « *J'ai rendu compte au Roi des instances que vous avez faites au marchands de Saint-Malo pour les disposer à fournir deux vaisseaux dans l'armement qui se fait pour la conservation du commerce du Royaume, et de l'offre qu'ils vous ont fait de donner 45 ou 50 000 livres pour cette dépense* ». Voir également Clément, 1864, volume 3, partie 1 (marine et galères), p. 426. Le 16 avril 1672, Louis XIV écrit au duc de Chaulnes, gouverneur de Bretagne : « *Étant important au bien de mon service et au commerce de mes sujets de Bretagne d'armer promptement une escadre de vaisseaux pour assurer leur commerce contre les armateurs hollandais et zélandais, je vous fais cette lettre pour vous dire que mon intention est que vous*

comme le précise Colbert à l'intendant de Poitiers dans une lettre du 24 novembre 1673. Colbert dément une rumeur répandue par les officiers de l'amirauté d'Olonne, selon laquelle le Roi s'apprêtait à armer une escadre pour la protection du commerce locale, en ces termes : « *Ceux à qui on laisse la liberté de raisonner à leur mode veulent toujours rejeter tout sur le Roi, et ne rien contribuer à la dépense qu'il seroit nécessaire pour leur sûreté ; mais il faut travailler à contenir leur raisonnement dans les bornes qu'il devoit avoir, et en leur faisant connoître le risque de perdre leur bien, les porter à y contribuer de quelque chose, le Roi voulant bien, de son côté, porter la plus grande partie de la dépense* » (*ibid.*, p. 684). Le 22 décembre suivant, dans une lettre adressée à l'intendant de Bordeaux, Colbert réitère ses propos sur la nécessité de faire contribuer les acteurs du commerce maritime à sa protection et écrit : « *Le commerce n'est pas encore assez bien établi dans le Royaume, et les marchands ne sont pas assez forts pour bien connaître ce qui est de leur véritable avantage, qui consiste particulièrement à sacrifier quelque chose pour se garantir des grandes pertes, ce qui ne peut se faire que par la contribution volontaire aux vaisseaux d'escorte, ce qui est pratiqué par toute les nations. Mais comme cela dépend purement de leur volonté, il faut seulement les y exciter, et, au surplus, il faut craindre que la grande quantité de pertes de vaisseaux qu'ils pourront faire ne les persuade trop de cette vérité* » (*ibid.*, p. 684-685, notes sous la lettre du 24 novembre 1673 adressée à l'intendant de Poitier)²⁰. Les propos du ministre illustrent la réticence des armateurs à financer les navires d'escorte, pourtant nécessaires. Dès lors, le recours à la course apparaît comme un moyen d'assurer la protection du commerce maritime à moindre coût pour l'État, via l'armement de chasseurs de corsaires, tout en ménageant les armateurs, intéressés au produit des prises réalisées. De tels armements sont réalisés dès le début de la guerre. Dans une lettre du 25 novembre 1672, adressée à l'intendant de Normandie, Colbert fait part de sa satisfaction et écrit : « *J'ai été bien aise d'apprendre, par votre lettre du 10 de ce mois, que les habitants de Cherbourg aient pris le corsaire zélandois qui incommodoit si fort le commerce de cette ville. Je donne ordre à M. Le Fouyn de leur envoyer une commission pour armer ce bâtiment en guerre, ainsi qu'ils vous l'ont proposé. Comme il importe beaucoup auxdits habitants d'établir la sûreté de leurs côtes, excitez-les fortement, non-seulement à mettre promptement ce petit bâtiment à la mer, mais même à en préparer d'autres pour la même fin ; et en cas qu'ils aient besoin pour cela de quelque assistance, en me*

avez à proposer de ma part aux députés des états de ma province qui sont à Paris de faire, pour l'armement de ladite escadre, un fonds de 110 000 livres, à quoi j'ai réduis et modéré celui de 130 000 livres que les états de ladite province firent en 1667 pour la même fin ».

²⁰ Pour obliger les armateurs à se soumettre, le Roi ordonne la fermeture des ports, interdisant la navigation à tous navires, sauf ceux de la flotte, les corsaires et les navires de commerce naviguant en convoi sous escorte.

le faisant savoir, je ne manquerais pas d'en rendre compte au Roi, qui sera bien aise de contribuer à la sûreté et à l'augmentation de leur commerce» (Ibid., p. 668)²¹. Les prêts de barques longues, consentis dès 1672 par l'intendant Hubert, s'inscrivent dans cette logique de protection du commerce maritime.

Néanmoins, si la fin est identique, le moyen diverge. En effet, profitant de la position géographique de Dunkerque, à proximité des bases des corsaires hollandais, il s'agit non pas d'escorter les navires marchands, mais de rendre moins attractive la course pratiquée par les Provinces-unies, notamment par les armateurs de Hollande et de Zélande, en interceptant les prises faites par leurs capres²². Dans une lettre du 11 septembre 1672, l'intendant de Dunkerque écrit à Colbert, à propos des armements corsaires réalisés dans ce port : *« je fais ce que je peux pour exciter les particuliers à faire des armements, ne voyant rien capable de ruiner ceux de nos ennemis que les reprises que l'on fait sur eux »* (AN, CARAN, fond ancien de la Marine, B/3/12, n° 176). Les barques longues du Roi prêtées aux particuliers se spécialisent rapidement dans cette mission. Les propos tenus par l'intendant Hubert, dans sa lettre du premier décembre 1672 adressée à Colbert, sont révélateurs : *« L'emploi de ces petits bâtiments les [les corsaires hollandais et zélandais] a plus incommodés que le feroient des escadres plus fortes, estant toujours les uns après les autres, les ont contraints de mener leurs prises en Espagne où, faute de débit, leurs armements sont demeurés sans profit, ceux qui ont voulu se hasarder de les mener chez eux ont été repris par ces petits bâtiments, qui n'alloient pas moins sur leurs côtes, leurs enlever des navires et incommoder leur commerce. Quand ils ne seront plus, nos côtes seront exposées aux corsaires ennemis, et le commerce de France en grand péril »* (ibid., n° 232). Le 5 octobre 1673, l'intendant de Dunkerque informe Colbert que *« la réputation qu'ont ces*

²¹ Voir également Clément, 1864, volume 3, partie 1 (marine et galères), p. 426, notes sous la lettre du 15 avril 1672 adressée à l'intendant de Bordeaux, lettre du mois de mars 1672. Colbert écrit à son cousin Colbert de Terron, intendant de Rochefort : *« J'ai fait faire une compagnie dont le Roi est le chef, pour armer six navires d'escorte et de convoi pour la sûreté du commerce. Le Roi doit fournir trois vaisseaux de trente à quarante pièces, et un de 24. Faites-moi savoir promptement s'il n'y en aura point à Rochefort de cette qualité, non compris dans les armements, dont on se peut servir »*.

²² Voir AN, CARAN, fond ancien de la Marine, B/3/12, n° 160. La lettre de l'intendant Hubert du 4 septembre 1672, illustre le choix fait en faveur des reprises. En l'espèce, les particuliers émettent des réserves à propos de la proposition de prêt de deux frégates pour escorter les navires marchands, *« à moins d'un intérêt tel qu'ils le demandent sur les vaisseaux marchands, ou les marchandises »*. Ils précisent cependant qu'ils peuvent les prendre en course classique, en vue de *« faire la guerre aux hollandais, de Hambourg jusqu'à la Manche, et laisser au Roi le tiers pour les bâtiments »*. Le terme de « capre », d'origine hollandaise, est synonyme de corsaire. Il est utilisé indifféremment avec ce dernier, par l'intendant Hubert, pour désigner ceux qui arment en course. Voir v° « Willaumez (Jean-Baptiste Philibert), vice-amiral », *Dictionnaire de Marine*, troisième édition, Paris : chez Bachelier père et fils, 1831, p. 126.

sortes de bâtiments [les barques longues] ont fait délibérer en Hollande de donner une chaîne d'or à ceux de leur nation qui pourront en prendre, ayant expérimenté l'année dernière que ces bâtiments étant au Pas-de-Calais ont contraints ses corsaires de faire aller leurs prises en Espagne, avec beaucoup moins de profit que chez eux» (AN, CARAN, fond ancien de la Marine, B/3/15, n° 175-176). Ces reprises suscitent d'ailleurs certaines tensions entre Français et Anglais, alors alliés. Une lettre du 26 mars 1673 l'illustre. L'intendant Hubert écrit : « *je ne puis m'empêcher d'envoyer le placet cy-joint que les sieurs Remy et Gerard m'ont donné pour la prise des mats que des Anglois d'ici présumant devoir être rendus, il leur paroît que deux marchands d'Angleterre en font commerce, et qu'ils se servent de l'autorité du Roi de la Grande-Bretagne pour les réclamer. Je sais qu'ils sont les moins heureux, et qu'ils ont besoin de la justice du Roi non seulement pour cette prise, mais pour deux autres qu'ils avoient fait assez considérables, que les navires du Roi de la Grande-Bretagne ont forcé de rendre, parce qu'elles étoient de leur nation, bien qu'elles eussent été plus de 24 heures entre les mains des ennemis»* (AN, CARAN, fond ancien de la Marine, B/3/15, n° 48-49)²³.

B. Une intégration importante des corsaires aux forces navales

Le rôle d'auxiliaire assuré par les bénéficiaires de prêts de navires ne se limite pas à la seule protection du commerce maritime. Une lettre du 25 avril 1673 en fournit un exemple original. L'intendant Hubert écrit dans ce document : « *Un aventurier dunkerquois hardi me fit demander une double-chaloupe du Roi pour l'équiper en guerre, au quart pour sa Majesté de quelque prise qu'il pourra faire à condition d'aller passer le Texel, les houates et d'apporter nouvelles certaines de ce qui s'y fait, y étant allé plusieurs fois et y étant connu, il pourra faire descendre à terre un des vingt hommes qu'il a pour nous donner des nouvelles assurées. Cette voie et ce flamand qui est allé par terre nous rendront certains de ce qui s'y passe»* (ibid., n° 72).

²³ Sur les circonstances de l'affaire, voir n° 26-27, lettre du 28 février 1673. L'intendant Hubert écrit que le capitaine Gérard, capitaine d'une des barques prêtées, « *avoit deux jours auparavant chassé une autre prise hollandoise, estant près de la rependre, un navire du Roi d'Angleterre passant, les hollandois sur la prise le prirent pour un de leur nation se mirent sous lui, le capitaine de la barque longue fit ses honnestetés au vaisseau d'Angleterre, disant au capitaine que s'estoit sa prise, il lui répondit qu'il estoit vrai mais que s'estoit un reprise de sa nation, qu'il ne vouloit pas lui laisser, qui l'emmenoit en Angleterre* ». La règle des 24 heures, citée par l'intendant Hubert, est une règle du droit des gens. Voir Grotius, 1724, p. 796. Grotius précise que cette règle est récente, et qu'auparavant, le propriétaire d'un navire repris pouvait le réclamer tant que le navire repris n'avait pas été mis en lieu sûr. Voir également en ce sens Valin, 1760, volume 2, p. 237. Au vu de l'espèce, il est possible d'estimer que les Anglais suivent l'ancienne règle et considèrent que les navires repris peuvent être réclamés par leurs propriétaires tant qu'ils sont en mer.

L'armement en course déborde ici le seul cadre commercial, le corsaire assurant une mission de reconnaissance. Ce capitaine flamand s'acquitte rapidement de cette mission et deux jours après, l'intendant de Dunkerque écrit, à son propos que « *La double-chaloupe envoyée auparavant dans le Texel confirme la même nouvelle* [les mouvements des escadres de Frise et d'Amsterdam en vue de rejoindre l'amiral Ruyter], *ayant été depuis l'embouchure de la Meuse y prit hier une bélandre qu'il a amené ce matin avec celui qui la commandoit, par lui j'ai su que les deux escadres de Frise et d'Amsterdam estoient attendues incessamment, mais qu'il ne paroissoit pas à Rotterdam et en Zélande la même disposition de servir, y ayant des gens mal content et lassés de la guerre* » (*ibid.*, n° 75)²⁴. Au-delà le prêt des navires de la Flotte présente un avantage financier pour la Marine, souligné par la correspondance de l'intendant Hubert. Ils permettent au Roi de réaliser des économies en évitant de laisser dépérir ses navires dans les ports militaires, évitant ainsi des dépenses importantes d'entretien²⁵. L'intendant Hubert se sert de cet argument dès l'automne 1672 pour appuyer certaines demandes de prêt. Dans sa lettre du 9 octobre 1672 à propos des demandes de prêt de barques longues adressées par les marchands de Calais, bien qu'il laisse la décision finale à Colbert, il estime que les navires objets des demandes « *sont mieux à la mer que dans le port* »²⁶. Cet argument du moindre coût des navires prêtés explique également les dispositions du règlement du 5 octobre 1674 sur les frais de remise en état des navires prêtés à la fin de la campagne. Comme les frais avancés par les particuliers pour l'éventuel radoub et les rechanges du matériel de navigation et de combat, les frais de remise en état du navire prêté sont imputés sur le produit brut des prises réalisées, ceci avant toutes autres charges (*supra*, p. 4-5). Le prêt de navires permet ainsi d'économiser les frais d'entretien des navires prêtés.

Enfin, certaines pièces permettent d'avancer l'hypothèse que les prêts de navire aux corsaires semblent avoir été une voie utilisée pour tenter de faire accepter le système

²⁴ Ce capitaine semble avoir réussi sa mission puisque l'intendant Hubert l'autorise à nouveau à partir en avril 1674. Voir AN, CARAN, fond ancien de la Marine, B/3/17, n° 33.

²⁵ Voir, par exemple, Voir AN, CARAN, fond ancien de la Marine, B/3/20, n° 384-391, *Mémoire sur les armements faits pour la course*. Pour l'auteur, les navires « *allant ainsi à la mer, sans rien consumer, se conserveroient beaucoup mieux de cette sorte que de demeurer dans un port, où ils sont pour l'ordinaire si mangés de vers, qu'on ne peut le remettre à la mer qu'avec un radoub qui cause une extrême dépense, sans parler des agrées, appaux et ustensiles qui se gâtent dans les magasins* ».

²⁶ Voir AN, CARAN, fond ancien de la Marine, B/3/12, n° 193. Voir également n° 201, lettre du 23 du même mois. L'intendant Hubert réitère ses propos au sujet de l'éventuel prêt d'une petite frégate, et écrit que cette dernière « *souffriroit moins à la mer que sur la vase* ». Voir aussi B/3/15, n° 188, lettre du 29 octobre 1673. L'intendant écrit à propos d'une autre frégate légère du Roi demandée par les armateurs qu'elle « *se conserveroit mieux à la mer que dans le port* ».

des Classes en Flandre. Les Classes des gens de mer sont un mode de levée des équipages de la flotte créé par Colbert. Testé de 1665 à 1673, il est généralisé à l'ensemble du royaume en 1673²⁷. Il consiste en un recensement général de l'ensemble des Français se livrant, à titre professionnel, à la navigation maritime. Ces individus sont ensuite inscrits dans des registres spéciaux, tenus par les commissaires de la Marine affectés le long du littoral, puis répartis en un certain nombre de classes, obligées de servir alternativement et par période dans la Marine²⁸. La mise en place des Classes est difficile en Flandre, ce que révèle la lecture de la correspondance de l'intendant Hubert. Le 22 septembre 1672, il écrit, à propos du remplacement du pilote d'un navire du roi, que « *connoissant la mauvaise volonté des gens d'ici, je conseillais à son lieutenant de voir M. de la Bourlie pour lui demander la permission d'en prendre un* » (AN, CARAN, fond ancien de la Marine, B/3/12, n° 186). Le 3 novembre, il écrit qu'« *à l'égard des rôles concernant les matelots et les pilotes, je marque les hommes qui ont été engagés, et par l'état de décompte que je leur ai fait faire, il y en a moitié de retournés par la désertion d'aucuns, et par d'autres qui ne sont pas encore revenus* » (*ibid.*, n° 212). Pour éviter de servir à bord des navires du Roi, les marins flamands vont s'engager dans les ports des Pays-Bas espagnols, comme le constate l'intendant de Dunkerque dans sa lettre du 26 mars 1673 : « *J'ai représenté il y a longtemps que la proximité de Nieuport et d'Ostende donne la commodité aux matelots de Dunkerque de s'y en aller quand ils sont recherchés pour le service du Roi, laissant leurs familles, il me semble que sa Majesté pourroit les contraindre de revenir* » (AN, CARAN, fond ancien de la Marine, B/3/15, n° 48). Les difficultés pour lever les marins flamands sont telles que le Roi est obligé d'ordonner la fermeture des ports de Calais et de Dunkerque pour assurer la levée des équipages royaux (*ibid.*, n° 139, lettre du 23 juillet 1673). Ce problème persiste durant les années 1673 et 1674. Le 3 octobre 1673, l'intendant Hubert aborde à nouveau le problème de la levée des marins flamands. Ses propos sont révélateurs de la réticence de ces derniers à servir : « *Pendant que je suis ici à faire le décompte à ces barques longues, je ne laisse pas, Monseigneur, de travailler à la Classe des matelots. Le peu qui s'en*

²⁷ Voir *Code des armées navales*, in Trochet de Boismêlé, de Blois & Bourdot de Richebourg, 1758, vol. 3, p. 118, ordonnance du 17 décembre 1665, pour l'enrôlement général des matelots et la fermeture des ports de Poitou et Saintonge ; p. 121, ordonnance du 22 septembre 1668, pour l'enrôlement des matelots par classe ; p. 123 et 124, ordonnance du 4 septembre 1669, pour l'enrôlement des matelots de Bretagne, p. 127, ordonnance du 27 avril 1670, pour l'enrôlement général des matelots ; et p. 137-138, édit du mois d'août 1673, pour l'enrôlement des matelots dans les provinces maritimes du Royaume.

²⁸ Ces prérogatives se justifient de la même manière que celles relatives aux navires : les français se livrant à la navigation sont une ressource pour la Marine. Ils relèvent des officiers chargés de gérer les ressources nécessaires au service des forces navales : les officiers de plume. Voir Bournonville, 2014, p. 247-351, partie 2, chapitre 1, *L'Inscription maritime*.

trouve me fais vous représenter qu'ils se retirent ailleurs faute de trouver ici l'emploi au défaut du port et du commerce» À ce premier problème, s'ajoute celui des blocages divers posés par les officiers des amirautés, qui retardent les jugements de déclaration de bonne prise ainsi que les procédures de vente et de partage du produit des prises. L'intendant Hubert écrit, à ce propos : « *Si la guerre se fait avec l'Espagne et continue avec les hollandais, il est à craindre que ces gens ne prennent parti avec eux. Connoissant le pays et tous les matelots, ils sont capables de faire bien du mal aux sujets du Roi* » (*ibid.*, n° 173). Dans une lettre du 14 juin 1674. L'intendant Hubert écrit à Colbert : « *J'envoie le procès-verbal ci-joint que j'ai fait faire pour assurer Sa Majesté de la désobéissance des matelots. Il y en a un arrêté à Abbeville qui peut servir d'exemple, si je puis en avoir un autre de Dunkerque, il sera nécessaire de faire parroistre la justice de Sa Majesté qui semble d'autant plus nécessaire que sans elle, le projet pour les Classes sera sans effet et sans exécution* » (AN, CARAN, fond ancien de la Marine, B/3/17, n° 51). Toutes les catégories de marins sont concernées. Le 4 mars 1674, L'intendant de Dunkerque écrit, à propos du remplacement du capitaine Wilem Dorne, que ce dernier « *refuse l'emploi que Sa Majesté lui avait donné, sous prétexte des Classes* » (*ibid.*, n° 17)²⁹. La course et les prêts de navires peuvent permettre, dans une certaine mesure, de contourner les réticences des marins flamands à servir à bord des navires du Roi. Cette idée procède du rôle d'auxiliaire assuré par le corsaire³⁰. Cette dimension est encore plus accentuée dans le cas des barques longues et des frégates légères prêtées par le Roi. En effet, plus que la guerre au commerce ennemi, le but de ces armements est la chasse aux corsaires, mission en principe assurée par la Flotte. Dès lors, le service à bord de ces navires prêtés peut être assimilé au service à bord des navires du Roi³¹. La correspondance de l'Intendant Hubert semble le corroborer. En effet, un certain nombre d'informations, de nature comptable, autorise à penser que les marins servant sur les navires prêtés sont levés au titre des Classes. Dans ses rapports sur levées ordonnées pour les barques longues

²⁹ Voir également n° 31, lettre du 16 avril 1674 dans laquelle l'intendant Hubert évoque les difficultés qu'il rencontre « *d'avoir des pilotes. Il en vint deux de la mer avant-hier, de la première classe, qui se sont aussi tôt engagés simples matelots dans les brelandes du sieur Robilin (?) pour se soustraire au service* ».

³⁰ Voir par exemple AN, CARAN, fond ancien de la Marine, B/3/15, n° 18. L'intendant Hubert avance l'idée dans sa lettre du 4 mars 1673, et écrit : « *L'ordonnance publiée pour la fermeture des ports a fait agir les armateurs pour savoir si les capres y sont compris. Ne sachant pas l'intention du Roi, je n'ai pu que leur dire de la savoir, et dans leur équipement de prendre bien garde de ne pas prendre de matelots de la première classe. Il me parroit que ces capres font la guerre aux ennemis dans le nord vers le Texel, où ils leurs donnent beaucoup de peine et d'incommodité les engageant à faire de la dépense en armement pour assurer leur commerce* ».

³¹ Aux termes des commissions en guerre, le corsaire est soumis au respect des lois de la guerre. Voir Valin, 1760, p. 200.

du Roi, l'intendant de Dunkerque ne distingue pas, quand elles sont destinées à renforcer les équipages des barques longues, entre les armements royaux et les navires prêtés³². De même, dans sa correspondance relative aux comptes de fin de campagne, notamment celle concernant le décompte des sommes qui restent dues aux équipages, l'intendant de Dunkerque parle des barques longues du Roi de manière générique³³. Dans cette hypothèse, la délégation de pouvoir du corsaire est encore plus large. En effet, outre la sécurité de la navigation commerciale par la chasse des capres ennemis, le mandat du corsaire concerne également une mission relevant normalement de l'administration de la Marine, la mise en place des Classes des gens de mer. La mauvaise volonté des marins flamands à servir à bord des navires de la flotte oblige le pouvoir royal à avoir recours à des corsaires pour faire accepter ce nouveau mode de levée, espérant surmonter la réticence des marins flamands via l'éventuel bénéfice de parts de prises. Néanmoins, si ce recours aux armements corsaires peut permettre de faire accepter le service des Classes en Flandre, il porte préjudice aux armements royaux, puisque participant aux difficultés rencontrées dans les levées ordonnées pour la flotte. Il explique ainsi la rédaction de l'article 4 du règlement du 5 octobre 1674, qui dispose que l'équipage du navire prêté ne peut être levé dans la classe de service sans ordre exprès du Roi. Il s'agit ainsi d'éviter les difficultés rencontrées entre 1672 et 1674 dans la levée des marins flamands et picards, où il semble qu'une partie de ces derniers servait, au titre des Classes, sur les navires prêtés et n'était plus disponible pour les armements royaux. L'hypothèse doit cependant être confirmée.

Conclusion

L'exemple de la course et des prêts des navires du Roi au début de la guerre de Hollande illustre la portée de la notion de mandat. Elle recouvre plus que le seul contrat de droit privé, et tout individu qui reçoit une délégation de pouvoir – tant

³² Voir AN, CARAN, fond ancien de la Marine, B/3/15, n° 143, lettre du 27 juillet 1673 où l'intendant Hubert écrit qu'il a « *envoyé par l'ordinaire dernier le rôle des marins levés pour les barques longues et pour fortifier l'armée navale* ». Voir aussi B/3/17, n° 96, lettre du 5 octobre 1674. L'intendant Hubert informe Colbert qu'il a reçu « *l'ordre pour distribuer trois mois de solde à 30 hommes d'équipage sur la frégate la Mignonne et les deux barques longues* », sans préciser la nature de l'armement de ces dernières.

³³ Voir par exemple AN, CARAN, fond ancien de la Marine, B/3/15, n° 176, lettre du 29 octobre où l'intendant précise qu'il a « *fait faire le décompte aux équipages des barques longues, elles ont servi cinq mois et demi, le Roi nous a envoyé les fonds que pour trois mois* ». Voir également B/3/17, n° 86, lettre du 14 septembre 1674, dans laquelle l'intendant Hubert écrit que « *les femmes des matelots employés dans l'Éveillée et les barques longues demandent quelques assistances pour vivre. Si Sa Majesté veut bien faire acompte de leurs soldes* ».

publique que privée – est mandaté par définition. En effet, la commission en guerre – véritable mandat royal – et les prêts de navires convenus en conséquence permettent au pouvoir royal de déléguer à des particuliers des missions normalement du ressort de la Marine, la protection du commerce dans le cas présent.

La Guerre de Hollande se termine par la signature du Traité de Nimègue en 1678, en faveur de la France. Le Royaume réalise de nouvelles avancées en Flandre et acquiert la Franche-Comté, tandis que les Provinces-Unies sortent financièrement épuisées par la guerre. Elles amorcent alors leur déclin. Au-delà des résultats politiques, ce conflit est surtout l'occasion, pour Colbert, de confronter la nouvelle marine de France aux réalités de la guerre. Si les premiers engagements ne donnent pas de résultat, la situation change en 1675. Au Traité de Nimègue, cette domination française sur mer permet l'acquisition de Tobago. Le rôle des corsaires est essentiel dans les premières années du conflit. En leur confiant, en sus de la traditionnelle chasse aux navires de commerce ennemis, la protection du commerce maritime, le pouvoir royal concentre la Marine sur la flotte des Provinces-Unies, qu'elle finit par vaincre en 1675. De manière incidente, ce mandat des corsaires dépasse le seul cadre naval et peut toucher le domaine de l'administration de la Marine, ainsi que le révèle les questions relatives à l'utilisation des armements corsaires comme moyen pour faire accepter les Classes des gens de mer en Flandre. La course française dépasse ainsi la seule prédation du commerce ennemi, elle est un exemple de ce que le commissaire Boursaint qualifie, au XIX^e siècle, d'« établissement maritime de Colbert » formé de la Marine, du commerce maritime et des colonies (Blanchard, 1837, p. 92-116).

Bibliographie et sources

Sources manuscrites

Archives nationales, site du CARAN : Fond ancien de la Marine, sous-série B3 (Lettres reçues), cartons 12 à 18 (1672-1674).

Sources imprimées

Code des prises ou Recueil des Édits, Déclarations, Lettres patentes, Arrêts, Ordonnances, Règlements et Décisions sur la Course et l'Administration des Prises, depuis 1400 jusqu'à présent, Paris, Imprimerie Royale, 1784, première partie.

Claude-François BLANCHARD, 1837, *Écrits divers de P. L. Boursaint*, Paris, Imprimerie de Bourgogne et Martinet.

Pierre CLEMENT, 1864, *Lettres, mémoires et instructions de Colbert*, Paris, Imprimerie Impériale, volume 2 – partie 2 (industrie et commerce) et volume 3 – partie 1 (Marine et Galère).

Claude-Joseph DE FERRIERE, 1771, *Dictionnaire de Droit et de pratique*, Paris, chez Bauche Libraire, nouvelle édition, volumes 1 et 2.

Hugues GROTIUS, 1724, *Droit de la guerre et de la paix, nouvelle traduction par Jean Barbeyrac*, Amsterdam, chez Pierre Coup, tome second.

GUYOT, 1777, *Répertoire universel et raisonné de jurisprudence civile, criminelle, canonique et bénéficiale*, Paris, chez Panckoucke, volumes 13 et 38.

Robert-Joseph POTHIER, 1821, *Œuvres complètes de Pothier, Nouvelle édition*, Paris, Chez Thomine et Fortic Libraire, tome 9.

TROCHET DE BOISMELE, DE BLOIS et BOURDOT DE RICHEBOURG, 1758, *Histoire générale de la Marine*, Paris, Chez Antoine Boudet.

René-José VALIN, 1760, *Nouveau commentaire sur l'ordonnance de la Marine du mois d'Août 1681*, La Rochelle, Chez Pierre Mesnier imprimeur-libraire du Roi, volume 2.

Bibliographie

Martine ACERRA et Jean MEYERS, 1994, *Histoire de la Marine française, des origines à nos jours*, Rennes, Éditions Ouest-France.

François BLUCHE, 2012, *Louis XIV*, Paris, Librairie Arthème Fayard/collection Pluriel.

Aurélien BOURNONVILLE, 2014, *De l'Intendance au Commissariat de la Marine (1765-1909), un exemple de stabilité administrative*, thèse pour le doctorat en sciences juridiques, mention Histoire du droit, Lille, Université Lille 2, 501 p.

André CASTALDO, 2005, « Propos historique sur la nature juridique des navires », *Revue historique de droit français et étranger*, n° 2, p. 247-272.

Guillaume DE LA LANDELLE, 1868, *Études marines : Jean Bart et Charles Keyser*, Paris : P. Brunet libraire-éditeur.

Eugène DE SUE, 1836, *Histoire de la Marine française*, Paris, Félix Bonnaire éditeur, volume 4.

Florence LE GUELLAFF, 1996, *Une institution d'Ancien Régime à l'épreuve de la Révolution : le droit de la guerre de course*, thèse pour le doctorat en Histoire du droit, Paris, Université Paris 2, 1370 p.

Guy LE MOING, 2011, *Les 600 plus grandes batailles navales de l'histoire*, Rennes, Marine Édition.

Paul LEVOT, 1866, *Gloires maritimes de la France*, Paris, Arthus Bertrand éditeur.

Jean MEYER, 1997, « La course de l'Ancien Régime au XX^{ème} siècle : essai sur la guerre industrielle », *Histoire, économie et société*, volume 16, n° 1, p. 7-43.

Étienne TAILLEMITE, 2002, *Dictionnaire des marins français*, Cesano Boscone-Italie, Éditions Tallandier.

Étienne TAILLEMITE, 2010, *Histoire ignorée de la Marine française*, troisième édition, Paris, Éditions Perrin.

Patrick VILLIERS, 2000, *Les corsaires du littoral – Dunkerque, Calais, Boulogne de Philippe II à Louis XIV (1568-1713)*, Arras, Presse universitaire du Septentrion.