

# LA GUERRE DE COURSE

## SUR LES COTES DE CORNOUAILLE

DE 1690 A 1697

---

L'histoire du commerce maritime, des pêcheurs et des marins de la Cornouaille peut être étudiée dans les archives de l'ancienne amirauté de Quimper, mais ces archives ne remontent qu'à 1716<sup>1</sup>. Pour la période antérieure les documents ont disparu, aussi paraît-il utile de signaler les papiers remontant à 1675 d'un commerçant de Quimper, Nicolas Ricard, conservés aux archives d'Ille-et-Vilaine<sup>2</sup>. Les registres et les livres de compte manquent, mais les correspondances entretenues avec des marchands de nombreuses villes de France et de l'étranger subsistent ainsi qu'une quantité de comptes particuliers. Dans ce fonds, nous avons cherché ce qui concerne la guerre de course. A raison de certaines fonctions remplies par Nicolas Ricard, en particulier de son emploi de receveur des trois deniers par livre perçus au profit des captifs sur le produit des prises, on peut être certain que ses papiers renferment des renseignements sur toutes les prises amenées dans les ports de Cornouaille de 1690 à 1697, pendant les six dernières années de la guerre dite de la Ligue d'Augsbourg que termina le traité de Ryswick (20 septembre 1697).

1. Les dossiers de l'amirauté de Quimper ou de Cornouaille (B. 4287-4537) sont analysés dans le tome III de *l'Inventaire sommaire des Archives du Finistère, série B*, t. III. Quimper, 1902, in-4°.

2. Série E, familles. Le fonds Ricard comprend 54 liasses; les papiers concernant la guerre de course forment les liasses 33 à 36.

Sur le littoral qui s'étend depuis la presqu'île de Crozon<sup>3</sup> jusqu'à l'embouchure de la rivière de Quimperlé, la guerre de course n'eut jamais la même importance que dans d'autres parties de la Bretagne. De tout temps ce pays a été habité par de bons et braves matelots, mais dans la mer semée d'écueils et battue par le vent d'ouest les corsaires ne pouvaient croiser comme dans la Manche ou à l'entrée de l'embouchure de la Loire; les ports sont nombreux, mais médiocres et d'accès difficile : on n'y trouvait jadis que des barques de pêche ou de petits navires appartenant à de modestes armateurs qui n'avaient pas les moyens financiers de leurs confrères de Morlaix, de Brest, de Saint-Malo, de Port-Louis et de Nantes. Cependant la guerre maritime ne pouvait laisser les Cornouaillais indifférents; pendant que les marins servaient sur les vaisseaux du roi ou sur les navires armés dans d'autres parties de la Bretagne, les dangers de la mer contraignaient des capitaines corsaires à envoyer les navires qu'ils avaient pris dans les ports de Camaret, d'Audierne et de Concarneau, et dans les rivières de l'Odet et de l'Aven; des habitants risquèrent leurs économies dans l'armement de corsaires à Brest, à Morlaix et à Saint-Malo. On vit même en 1695 des bourgeois de Quimper oser armer l'*Aventurier*, un des rares corsaires qui ait été armé sur les rives de l'Odet pendant les derniers siècles de l'Ancien Régime. Dans les papiers de Nicolas Ricard, nous trouverons l'histoire de trente-trois prises conduites dans les ports de Cornouaille et celle de l'armement du petit *Aventurier* de Quimper.

On sait que le corsaire était un navire armé en guerre par des particuliers et qui était muni d'une lettre de marque, c'est-à-dire d'un acte du Roi ou de l'Amiral de

3. Légalement le ressort de l'amirauté de Quimper comprenait tout le littoral du diocèse, mais en fait les causes concernant les côtes méridionales de l'embouchure de l'Elorn et septentrionales de la presqu'île de Crozon étaient jugées par l'amirauté de Brest.

France l'autorisant, sous certaines conditions, à s'emparer à son profit des navires ennemis. Parfois le corsaire était un vaisseau de la marine royale mis à la disposition d'armateurs qui subvenaient aux frais de la croisière; dans ce cas, une partie du profit appartenait au roi. Les navires capturés, les prises, étaient envoyés dans le port le plus proche, car il fallait éviter que le navire fût repris par un corsaire ennemi. La juridiction locale faisait une enquête sur les conditions de la capture; après quoi l'un des conseils du roi jugeait si le navire était de bonne prise ou bien s'il devait être rendu à son propriétaire. La prise et sa cargaison étaient vendues sous la direction des officiers de l'Amirauté; après la remise d'un tiers du produit à l'équipage, un dixième était versé à la caisse de l'Amiral; l'armateur et ses associés se partageaient le reste lorsque l'on avait prélevé divers droits et taxes et surtout le remboursement des frais très élevés résultant de l'armement du corsaire, de la conduite, de la garde et de la vente de la prise et des frais de justice. — Parfois il ne restait rien.

Le corsaire n'était pas un navire de guerre, ni fait pour faire la guerre. Il prenait la mer dans un intérêt commercial; le capitaine avait le devoir professionnel d'éviter autant que possible le combat, aussi les combats étaient-ils rares. Les trente-trois navires ennemis amenés dans les ports de Cornouaille, parmi lesquels deux seulement étaient munis de quelques canons, n'avaient opposé aucune résistance : un navire de commerce n'essayait pas de lutter lorsqu'un corsaire, même de faible tonnage, mais bon voilier et bien armé, réussissait à le joindre.

Cet exposé trop rapide et trop incomplet du rôle des navires armés pour la course<sup>4</sup> ne s'accorde pas complètement avec l'opinion assez répandue qui fait des matelots

4. On pourra trouver des renseignements plus complets dans l'*Introduction* du tome III de l'*Inventaire sommaire des Archives du Finistère*, p. XLIX à CXVII.

des corsaires des hommes d'une bravoure véritablement folle, attaquant tous les navires ennemis forts ou faibles, pratiquant de préférence et avec joie le combat à l'abordage, — le plus meurtrier de tous les combats, — ne fuyant jamais et se faisant sauter en entraînant l'adversaire dans l'abîme plutôt que de s'avouer vaincus. Tout cela n'est pas très exact. — Il ne saurait être question de contester la bravoure des corsaires. Il faut être courageux pour être marin; il fallait un courage extraordinaire pour s'enrôler à bord d'un navire de course, car le navire devait chercher tous les dangers de la mer que l'on évite et que l'on fuit dans les navigations normales. Pour surprendre sa proie et pour se dérober aux vaisseaux de guerre et aux corsaires de l'ennemi, il devait se glisser au milieu des récifs, se dissimuler dans la brume, choisir les plus mauvais temps; enfin il devait être toujours prêt à combattre les navires qui auraient refusé d'amener pavillon et à se défendre contre les vaisseaux de guerre ennemis qui inlassablement faisaient la chasse aux navires armés en course. En cas de capture, une captivité pénible pour les officiers, extrêmement dure pour les matelots attendait les vaincus.

Ni les dangers de la mer, ni l'éventualité des combats et de la captivité ne rebutaient les marins; la perspective d'une vie aventureuse et libre et l'espoir de quelques beaux gains leur faisaient préférer les corsaires aux vaisseaux du Roi.

Les aléas de la course et les déceptions données par beaucoup d'armements ne décourageaient pas non plus les armateurs et les capitalistes des ports et des régions maritimes. De modestes bourgeois, économes et prudents en temps ordinaire, prenaient des « intérêts » ou actions dans les armements en course. Ils donnaient ainsi la preuve d'une espèce de courage qui, bien que d'un ordre inférieur, mérite d'être mentionné.

Entre le 13 décembre 1690 et le 3 janvier 1697, 33 navires pris à l'ennemi abordèrent en Cornouaille; cinq au moins y furent jetés en fort mauvais état par la tempête. On trouvera plus loin la liste de ces navires; 22 étaient des anglais, 7 des hollandais, 3 des espagnols, un était français et sorti du port de Landerneau, mais il avait été capturé par un corsaire de Flessingue auquel il fut repris par le *Saint-Jean* de Saint-Malo. Toutes les prises furent jugées bonnes par le conseil des prises, sauf le *Saint-Michel* de Bilbao, capturé par l'*Aventurier* de Quimper, qui fut restitué à son propriétaire. Les corsaires appartenaient aux ports suivants : 20 à Saint-Malo, 3 à Nantes, 2 à Dunkerque, 2 à Brest, un à chacun des ports de Toulon, Marseille, Bordeaux, La Rochelle, Quimper, Morlaix, Granville et Dieppe. Les deux corsaires immatriculés dans les ports de Marseille et de Dieppe avaient été armés l'un par des Brestois, l'autre par des Malouins. Six navires preneurs appartenaient au Roi; quatre qui firent des prises peu importantes étaient commandés par des officiers ou sous-officiers de marine; les deux autres avaient été loués à des armateurs de Saint-Malo et ils avaient pour capitaines l'illustre Du Guay-Trouin et l'un de ses plus brillants émules, Jean Lévesque de Beaubriant, de Granville.

Parmi les capitaines des navires preneurs et parmi leurs armateurs, on reconnaît beaucoup de noms familiers aux curieux de l'histoire maritime des provinces de l'Ouest : Bordenave, de Brest, — Crabosse et Rozée, de Nantes, — Hugon du Domaine et du Pré, de Granville, — et un grand nombre de Malouins : Le Fer du Val, de Beauvais et du Pin, Poitevin, Moreau de la Primerais, Buisson de la Vigne, Cœur, Crosnier de la Bretauière, Porée, La Perche de la Tranchandière, etc.

L'histoire de chacune des trente-trois prises serait longue et monotone : à la suite de la présente étude, on en trouvera la liste comprenant tous les renseignements utiles,

mais quelques particularités concernant les armateurs, les équipages et la vente des prises paraissent mériter d'être signalées.

*Armement.* — L'armateur était le directeur de l'armement, mais il n'était pas le propriétaire unique du navire; il avait des associés, appelés intéressés, qui fournissaient la plus forte partie des fonds nécessaires. A Saint-Malo, tout le monde s'intéressait à la course : dès que la guerre éclatait, les armateurs, les marchands, les bourgeois s'associaient pour armer en guerre les navires qui en temps de paix naviguaient au long cours ou pêchaient la morue sur les bancs. Si le chef d'une maison d'armement venait à mourir, la veuve prenait la suite des opérations et les dirigeait avec activité et sans faiblesse. Marie Loret, veuve de François Gautier de la Palissade, surveilla de très près la liquidation de deux prises faites en 1692 et en 1696 par l'*Etoile* et le *Saint-Esprit*, de Saint-Malo, navires dans lesquels elle avait des intérêts; l'une des prises échoua près d'Audierne; suivant une détestable coutume, les riverains la pillèrent. M<sup>me</sup> de la Palissade fit engager une procédure criminelle contre les coupables qu'elle poursuivit avec ténacité.

La mère de Du Guay-Trouin, Marguerite Boscher, dame Trouin de la Barbinais, était devenue veuve en 1687. L'aîné de ses fils, nommé Luc comme son père et qualifié comme lui sieur de la Barbinais, n'avait pas encore 21 ans; le futur corsaire n'en avait que 14. La veuve conserva la direction de la maison Trouin et fut « armatrice », jusqu'à sa mort. Son fils René menait une vie dissipée : elle l'embarqua en 1689 sur son corsaire la *Trinité*. Il n'avait que 16 ans, mais il se conduisit si bien qu'il reçut à 18 ans son premier commandement, une flûte de 11 canons, puis la frégate le *Coëtquen*, de 18. Mais M<sup>me</sup> Trouin ne laissa à personne le soin de préparer les armements et de diriger la vente

des prises. Dans le dossier de la *Laure* de Dartmouth, capturée en 1691 par la *Trinité*, le premier corsaire commandé par son fils, existent des ordres très précis écrits d'une main ferme et quasi masculine qu'elle envoyait à Nicolas Ricard. Ses fils étaient ses agents et ses dociles commis. Elle écrivait par exemple le 17 août 1692 : « Mon fils (Luc Trouin de la Barbinais) est à Brest à voir ce qui se passe à la décharge d'une petite prise que son frère (Du Guay Trouin) a faite dans le *Coëtquen* qu'il commande. Il a résidé dernièrement à Morlaix pour agir aussi à trois prises faites par le *Saint-Esprit*. » Elle suivit de très près un procès contre un marchand d'Audierne, Porlodec de Lanvarzin, qui n'avait pas surveillé comme elle l'entendait la vente d'une cargaison<sup>5</sup>. Mais elle veilla avec le même soin, ainsi que son fils Luc, à ce qu'un matelot de Du Guay Trouin, tombé malade à Quimper, au mois de mai 1695, fût bien soigné à l'hôpital où il resta cinq semaines. Le compte des dépenses, montant à 250 livres, cite quelques petites douceurs données au malade. Ce matelot, nommé Antoine Genouel, servit en qualité de maître-canonnier sur le *François* pendant la belle campagne du Spitzberg que le grand corsaire a racontée dans ses Mémoires. D'autres marins du *François* vinrent à Quimper à la même époque pour amener la *Dame-Marianne*, prise faite le 3 septembre 1695. Ce furent peut-être ces hommes qui allèrent en pèlerinage à la chapelle de Kerdévot et remercièrent Notre-Dame de les avoir protégés pendant les longues nuits du Spitzberg. Un cantique, que l'on chantait récemment encore au pardon de la chapelle, racontait les dangers qu'ils avaient courus et leur pèlerinage. « Les soldats qui avaient été avec M. Duguay — ne pou-

5. Le cachet dont elle fermait ses lettres porte les anciennes armoiries des Trouin : d'azur à un croissant d'argent surmonté de deux étoiles de même. Ces armes furent remplacées par un blason plus significatif décrit dans les lettres patentes de juin 1709 anoblissant Du Guay-Trouin et son frère : d'argent à une ancre de sable, au chef d'azur chargé de deux fleurs de lys d'or, avec la devise : *Dedit haec insignia Virtus*.

vaient plus retrouver leur route pour revenir à la maison — ils étaient en danger de périr sur la mer périlleuse ; — ils se sont alors voués à la Vierge glorieuse, — ils sont venus à Quimper, — ils lui ont fait présent d'un beau chapelet, — et de plus une autre offrande et des honoraires de messes ; — Soutenez-les encore, ô Vierge, dans leurs combats »<sup>6</sup>.

Une part très importante dans l'armement et dans le commandement des corsaires armés à cette époque appartient à des armateurs et à des marins qui ont été trop oubliés par les historiens de la marine française. Depuis la fin du xvi<sup>e</sup> siècle, les ports bretons reçurent un grand nombre d'anglais catholiques et royalistes. Lors de la première révolution d'Angleterre et du premier exil des Stuarts, les corsaires armés par les royalistes britanniques fournirent à la famille royale, qui avait à Brest des représentants et des receveurs, ses meilleures ressources. Les Walsh et les Géraldin arrivés en France au début du xvii<sup>e</sup> siècle se placèrent au premier rang des armateurs malouins et firent une fortune plus brillante sans doute que celle qu'ils avaient abandonnée en Irlande. Après la révolution de 1688 de nouveaux exilés arrivèrent en Bretagne. Dans les dossiers de Nicolas Ricard on trouve les noms de corsaires armés par Raymond et Nicolas Géraldin, de Saint-Malo, et par Jean White, de La Rochelle. Robert Dermotte, de Brest, figure parmi les intéressés dans l'armement de deux navires. Georges Kennedy et Thomas Foramby, de Saint-Malo, Gaspard Stafford et Edmond French, de Brest, servirent comme officiers sur des corsaires dans lesquels ils avaient des intérêts. Des Irlandais débarqués en 1691 après la capitulation de Limerick et dénués de ressources furent embauchés à bon compte comme matelots ou comme soldats sur nos corsaires, par exemple sur le *Jésus-Marie-*

6. A. Favé, *L'ancien Cantique de Kerdévot* dans le *Bulletin de la Société archéologique du Finistère*, t. XVIII (1891), p. 170-183.



*Joseph* dont nous reparlerons. Louis XIV permettait à Jacques II de délivrer à ses sujets fidèles des lettres de marque les autorisant à courir sus aux partisans de son gendre, le roi Guillaume. Les corsaires jacobites payaient à leur roi la redevance du dixième que les corsaires français versaient à l'Amiral de France. En 1694, Jacques II reçut ainsi 491 livres 7 sols sur le produit de la vente à Audierne du *Friendschip* de Liverpool, pris par Guillaume Stafford, capitaine de la *Notre-Dame-de-Bonne-Nouvelle*, de Saint-Malo.

La France recevait les proscrits catholiques; l'Angleterre recueillit les protestants qui s'étaient enfuis après la révocation de l'édit de Nantes. On en retrouva parfois sur les prises anglaises. Le 27 septembre 1692, la *Paix*, de Granville, conduisit à Audierne l'*Anne*, de Flessingue, appartenant à Senaut, protestant français établi à Dublin, et commandée par Guillaume Mézart, autre Français fugitif. On ne voit pas que des poursuites judiciaires aient été exercées contre les réfugiés qui se trouvaient à bord. Généralement les tribunaux de Bretagne ne manifestèrent pas un esprit très répressif à l'égard des malheureux que le hasard mit en leur pouvoir; ils négligèrent d'appliquer les terribles ordonnances royales qui prescrivaient d'envoyer les Français fugitifs aux galères.

L'histoire du corsaire l'*Aventurier*, de Quimper, fera connaître les conditions dans lesquelles étaient faits les armements. Presque toujours l'armateur avait de nombreux associés ou intéressés. A Saint-Malo, en particulier, les capitalistes étaient très prudents et ils avaient soin de répartir leurs risques entre plusieurs corsaires. Les bénéfices étaient partagés au prorata des souscriptions; la part de l'armateur, même augmentée de sa commission, n'était pas toujours la plus forte; aussi est-ce une erreur d'attribuer à une seule croisière heureuse l'origine de la fortune de telle ou telle famille d'armateurs.

Des ordonnances très sages interdisaient aux magistrats, et en particulier aux magistrats des amirautés ainsi qu'à certaines catégories de fonctionnaires et aux officiers des ports, de prendre des intérêts dans les corsaires. Mais la loi n'était pas observée. La correspondance de Nicolas Ricard comprend des lettres de fonctionnaires notables du port de Brest relatives à leurs intérêts dans ces navires<sup>7</sup>.

Au mois de février 1695, le lieutenant de vaisseau Barrin de la Galissonnière lui écrivait que son beau-père, Michel Bégon, intendant de la marine à Rochefort, avait des « intérêts considérables » dans le *Pontchartrain*, de Toulon, et il le priait de suivre avec sollicitude la liquidation du *Georges*, pris par le *Pontchartrain*, et qui avait échoué à l'île de Sein<sup>8</sup>.

Des parts ou actions étaient données gratuitement aux principaux fonctionnaires du Ministère de la Marine et même au Ministre dans l'espoir d'obtenir des facilités ou des dérogations aux règlements concernant le recrutement des matelots, la fourniture des canons et des munitions, le concours des vaisseaux du Roi. L'usage permettait d'accepter ces pots-de-vin et même de les demander. Il est impossible de penser que ces pratiques fussent sans inconvénient. Ces inconvénients s'étendirent à la marine royale qui fut gagnée au xviii<sup>e</sup> siècle par l'esprit de mercantilisme. Les ministres qui avaient des parts dans les armements de corsaires manquaient d'autorité pour empêcher les officiers de la marine royale de préférer parfois aux opérations strictement militaires celles qui étaient susceptibles de leur procurer du profit.

7. Liasse 36 du fonds Ricard.

8. L'intendant Michel Bégon, fonctionnaire modèle, s'occupa peu d'affaires commerciales, à la différence de ses deux frères, également fonctionnaires de la Marine qui furent des spéculateurs (cf. *Fonctionnaires maritimes et coloniaux sous Louis XIV. Les Bégon*, par Yvonne Bézard. Paris, 1932, in-12, p. 210-237).

*Liquidation et vente des prises.* — Six prises amenées dans des ports de Cornouaille repartirent par ordre des armateurs pour Brest, Lorient et La Rochelle où l'on pouvait vendre les cargaisons à des prix avantageux. La liquidation des vingt-six autres navires donna un produit brut de 224.261 livres; le plus haut prix, 40.669 l., fut obtenu par la *Dame-Marianne*, d'Amsterdam, capturée par les beaux navires de Du Guay-Trouin et de Levesque de Beaubriand, le *François* et le *Fortuné*. On peut encore citer comme suffisamment avantageux le produit brut des prises faites par les capitaines Pierre Rozée, de Nantes (27.580 l.), François Demitte et Isaac Vincent, de Dunkerque (23.159), Le Fer et Porée, de Saint-Malo (15.080), Grégoire Heuzé, de Quimper (13.633), Gilbert de la Barre, de Saint-Malo (12.500). Mais plusieurs ventes donnèrent des résultats très médiocres : six liquidations n'atteignirent pas 3.000 livres.

La vente des cargaisons était souvent difficile. Que pouvait-on faire de marchandises dont les habitants n'avaient nul besoin ? Au mois de janvier 1695, par exemple, la capture du *Marchand-de-Faro* jeta sur le marché de Quimper quelques centaines de barils de figues sèches; les ménagères se fournirent à bon compte mais ne purent épuiser le stock. On essaya de placer quelques barils à Audierne, à Pont-l'Abbé, à Concarneau : tout le pays fut inondé de figues. Des barils furent donnés au président, à l'alloué et au procureur de l'Amirauté dans l'espoir de se concilier à bon compte leur bienveillance. On ne tira que 1.259 l. de la vente longue et difficile de toutes ces figues sèches, dessert austère et qui sent le carême; mais l'année suivante la vente d'une cargaison de vin des Canaries s'éleva à 14.917 livres.

D'autres prises étaient chargées de marchandises, par exemple de tissus, dont la vente était interdite en France par des ordonnances prises dans l'intérêt des manufactures nationales. Ces marchandises devaient être réexpédiées à

l'étranger ou vendues subrepticement; dans l'un et l'autre cas la vente était peu avantageuse. On expédia à l'étranger les tissus trouvés à bord de la *Diligence*, des Barbades, amenée à Audierne par Gilbert de la Barre, capitaine du *Saint-François-de-la-Paix*, de Saint-Malo, et du *Friendship*, de Tapson, amené à Concarneau par La Villeallie, capitaine de l'*Aventurier*, de Saint-Malo.

Les frais de la liquidation — transport, manutention, gardiennage, commission, droits de justice, etc. — étaient élevés et diminuaient fortement le produit brut. Voici quelques chiffres pris au hasard :

La *Diligence* : produit brut, 12.500 l.; produit net, 8.187 l.

Le *Jeune-Jacob* : brut, 15.080 l.; net, 6 827 l.

Le *Georges* : brut, 4.572 l.; net, 2.024 l.

La *Demoiselle-Marianne* : brut, 40.669 l.; net, 26.802 l.<sup>9</sup>

On est surpris de l'importance des honoraires, épices et indemnités diverses que s'octroyaient les magistrats chargés de recevoir les dépositions des capitaines et des témoins, de présider aux ventes et de recevoir les comptes. Les frais de justice entrèrent pour 1.030 l. dans les 4.312 l. de frais de liquidation de la *Diligence* des Barbades. Sur les 2.035 l. de frais payés par les armateurs du *Don-du-Saint-Esprit*, de Saint-Malo, qui prit le *Success*, de Londres, 497 l. formèrent le butin des gens de loi, qui sans risquer leur vie et leur liberté comme les marins, sans risquer même leur argent comme les armateurs et les intéressés, furent peut-être les bénéficiaires les plus certains de la guerre de course.

*Le corsaire l'Aventurier, de Quimper, et le Jésus-Marie-Joseph, de Brest*<sup>10</sup>. — Le seul corsaire sorti du port de Quimper pendant la guerre de la Ligue d'Augsbourg.

9. Le produit net est compté après le prélèvement du cinquième revenant au Roi (le navire avait été pris par deux de ses vaisseaux cédés à des particuliers), mais il comprend le tiers appartenant aux équipages.

10. Liasses 34 et 36 du fonds Ricard.

*l'Aventurier*, fut armé sur l'initiative de Nicolas Ricard. Les origines de ce marchand ne paraissaient pas le préparer à exercer la profession d'armateur. Né en Gascogne, à Port-Sainte-Marie<sup>11</sup>, il avait plusieurs frères qui, comme lui, quittèrent de bonne heure la maison paternelle pour aller chercher fortune. L'un, Pierre, fut choisi comme homme d'affaires par Marguerite de Secondat de Montesquieu; un autre fut chirurgien; un troisième devint marchand ou colon à Saint-Domingue. En 1665, Nicolas était garçon de boutique chez Arnaud Roche, marchand à Bordeaux; plus tard il voyagea dans une partie de la France pour le compte de son patron; il vint en Bretagne vers 1676 et s'établit à Quimper où il épousa au mois d'avril 1678 une jeune fille du pays, Françoise Taniou. Il se livra aux opérations commerciales et financières les plus diverses, mais il fut surtout le courtier et l'agent de commerçants des ports français du Ponant, d'Espagne et d'Angleterre qui traitaient des affaires en Cornouaille pour acheter des produits du pays, du blé, du chanvre, des sardines pressées ou pour expédier du vin ou du goudron.

Il gérait des propriétés saisies par autorité de justice ou appartenant à des familles absentes du pays : il administra, par exemple, la terre que M<sup>me</sup> de Sévigné possédait à Lestrémeur, en Bodivit. Il était l'agent intéressé des traitants de Paris et il s'efforçait de vendre les innombrables charges judiciaires ou administratives continuellement créées par le Gouvernement à court d'argent. De 1691 à 1695, il chercha laborieusement des amateurs pour les charges de la juridiction de l'Amirauté instituée à Quimper au mois de juin 1691 et qui ne put fonctionner avant plusieurs années, faute de magistrats. Les offices mis en vente à la fin du règne de Louis XIV furent si nombreux que le placement en fut très difficile. Les amateurs se faisaient rares et marchandait sur le prix

11. Chef-lieu de canton de l'arrondissement d'Agen, Lot-et-Garonne.

demandé. Après deux ans de discussion, La Lande-Le Chat, de Saint-Malo, chargé de placer les offices d'amirauté, céda pour 1.000 livres une charge de conseiller dont il avait d'abord demandé 1.800. Après avoir informé Ricard de ce rabais, La Lande-Le Chat ajoutait : « Je ne scais si on aura fait savoir au Monsieur qui veut la charge de second conseiller qu'il n'est point nécessaire qu'il soit ni avocat, ni habile homme, mais seulement aagé de vingt-cinq ans »<sup>12</sup>.

Nicolas Ricard affermaient les impôts et les taxes fiscales telles que le recouvrement des amendes infligées aux usurpateurs de qualifications nobiliaires ou le droit de franc-fief dans les évêchés de Quimper et de Léon. Enfin, il était l'agent de l'intendant et des administrateurs du port de Brest qui le chargeaient de trouver du blé, du bois, du chanvre et tout ce qui était nécessaire pour la construction et pour l'avitaillement des vaisseaux du Roi. Il recevait des commandes variées : au mois de décembre 1691, l'ordonnateur de la marine le chargea de faire faire le plus rapidement possible des souliers : 3.610 paires d'après un état, 4.400 d'après un autre. Les Irlandais expulsés après la capitulation de Limerick étaient arrivés à Brest dans le plus triste état. Beaucoup étaient pieds nus. Pendant trois mois, Ricard fit travailler les cordonniers d'une partie de la province, de Nantes à Carhaix, en passant par Redon, Guéméné, Carentoir, Pouldergat et dix ou douze autres villes ou bourgades. Etant donné la hâte de la fabrication et le prix payé (55 sous ou 3 livres la paire), on peut craindre que les souliers n'aient pas fourni un long usage. Mais il importait de faire vite ; on attendait la visite du roi Jacques II et on tenait à lui présenter ses fidèles sujets et ses soldats dans un état en apparence convenable<sup>13</sup>.

12. Lettre du 3 juillet 1693, liasse 54 du fonds Ricard.

13. Fonds Ricard, liasse 3.

Nicolas Ricard devint un négociant important; il acquit quelques terres qui lui permirent d'être qualifié sieur de Penfoulic et de Coatconan, en Fouesnant; il fut inscrit sur l'armorial créé pour des raisons fiscales en 1696 et qui fournit une liste intéressante des habitants notables de la ville<sup>14</sup>.

Il ne pouvait manquer de s'intéresser à la course, la seule industrie qui en temps de guerre permit aux commerçants occupés d'affaires maritimes d'employer leurs capitaux et d'utiliser leurs relations. Il était l'un des propriétaires d'un petit navire, l'*Aventurier*, commandé par Thomas Joubiou. Le 18 janvier 1695, ce bâtiment prit le *Marchand-de-Faro*, en relâche ou échoué aux Glénans. L'*Aventurier*, corsaire d'occasion, avait un si faible équipage que pour prendre ce petit navire de 40 tonneaux, il dut se faire aider par trois barques de l'île aux Moines, de l'île d'Ars et de l'île Tudy. La prise fut amenée à Quimper et vendue 2.933 livres, somme réduite à 1.259 l. par les frais et par le versement du tiers revenant à l'équipage.

Quelques mois plus tard, l'*Aventurier* reçut un armement qui le mit en état de faire le métier de corsaire sans avoir besoin de demander les services des barques de pêche. Les frais furent faits par Ricard et par deux autres marchands de Quimper, Bigeaud et Jean-François Ferrière. Le navire fut garni d'armes et de munitions : 4 canons, 4 pierriers, 21 sabres, 9 paires de pistolets, 20 haches d'armes, 36 grenades, 365 livres de balles de plomb, 80 balles ramées et 40 fusils<sup>15</sup>. Cet armement ne faisait pas de l'*Aventurier* un corsaire comparable à ceux que l'on armait à Saint-Malo, mais il pouvait lui permettre

14. Il fut gratifié d'un blason d'une parfaite correction héraldique, ce qui n'est pas le cas de tous les blasons du célèbre armorial : *d'argent à un chevron de gueules accompagné en chef de deux roses et en pointe d'un lion passant, le tout du même.* — Ricard mourut ou cessa son commerce en 1705.

15. Nous ignorons pourquoi on s'embarrassa de 800 pierres à fusil.

d'imposer ses volontés aux navires sans armes. Le recrutement de l'équipage fut difficile; les marins étaient si rares que pour en trouver, le capitaine et le lieutenant explorèrent tous les ports du pays et quelques bourgades de l'intérieur : Audierne, Port-Louis, Brest, Lesneven... Le rôle dressé les 21 juin et 13 août 1695 énumère Grégoire Heuzé, de Bénodet, capitaine; de Castagnet, de Brest, lieutenant; La Palue, de Brest, écrivain; six officiers mariniers, 12 volontaires commandés par René Laënnec, capitaine; 25 matelots, 8 mousses, un commis aux vivres, un maître-valet. Les matelots étaient originaires de Quimper, Douar-nenez, Penmarch, Vannes, Saint-Brieuc et Dunkerque. Les volontaires venaient de Quimper (Le Dantec, Le Digueur, Le Cocq) et de villes bas-bretonnes, Concarneau, Audierne, Brest et Morlaix<sup>16</sup>. Des aventures que l'on aimerait à connaître avaient amené à Quimper quatre volontaires nés dans des villes plus éloignées, Bayonne, Hesdin et Paris. Les volontaires étaient généralement des jeunes gens étrangers à la profession de marin qui n'avaient de rôle à jouer qu'en cas de combat.

Le capitaine des volontaires, René Laënnec, était fils et petit-fils de notaires et il devint lui-même notaire à Bannalec, après la mort de son père, notaire à Bannalec. En 1883, un érudit quimpérois, M. J. Trévédy remarqua dans un registre du présidial de Quimper<sup>17</sup> deux brèves mentions portant que, les 24 et 27 juillet 1695, René Laënnec fit écrouer cinq matelots anglais provenant de deux prises faites par l'*Aventurier*. Ces mentions constituaient tout ce que l'on avait pu découvrir de l'histoire du corsaire de Quimper. M. Trévédy qui s'exagérait le caractère

16. Le volontaire morlaisien était un jeune fabricant de papier, Jean-Maurice Le Loutre; bien qu'inscrit sur le rôle du navire, il n'embarqua pas et rejoignit son moulin à papier. Le missionnaire Jean-Louis Le Loutre, un des plus intrépides champions de la cause française en Acadie, était le fils de Jean-Maurice.

17. Archives du Finistère, B. 753. — J. Trévédy, *La maison natale du docteur Laënnec*. Quimper, 1884, brochure in-8°.



militaire de la course s'était plu à penser que, en embarquant, René Laënnec avait obéi à « l'ardeur patriotique », à la « passion de la Victoire », à l'élan qui se serait manifesté dans tout le pays pour venger la défaite subie à la Hougue. En réalité, Laënnec, très jeune à cette époque, et n'ayant pas encore les goûts et les habitudes tranquilles qu'exige la profession de notaire, était l'un des agents de Nicolas Ricard dans ses opérations commerciales; il entra tout naturellement dans la société formée pour l'armement du corsaire et, courageusement, il embarqua. Ricard lui promit une gratification de 300 livres pour la première prise que ferait l'*Aventurier*. En 1700, cinq ans plus tard, Laënnec réclamait encore ces 300 livres qui ne lui avaient pas été payées. Il reconnaissait d'ailleurs qu'il était de son côté redevable de certaines sommes à Ricard; mais n'ayant pas d'argent pour le payer, il promettait à son créancier de prier Dieu pour lui — promesse intéressante, certes, mais dont il était difficile de faire état dans un règlement de compte. L'affaire s'arrangea cependant, car, le 8 janvier 1714, Nicolas-Louis Laënnec, fils de l'ancien capitaine des volontaires, épousa, en l'église Saint-Mathieu de Quimper, la fille de l'armateur, Marie Ricard, veuve de François Galabert. Deux petits-fils de René Laënnec furent marins comme l'avait été pendant peu de temps leur aïeul : ils servirent sur des navires de commerce et de course de Saint-Domingue et de Bretagne et reçurent de l'Amirauté de Quimper des brevets de capitaines au long cours en 1758 et en 1766<sup>18</sup>. Mais la plupart de ses descendants furent magistrats ou médecins. Le grand médecin René-Théophile-Hyacinthe Laënnec était son arrière-petit-fils; il figure au même degré dans la descendance de Nicolas Ricard.

18. Arch. du Finistère, amirauté de Quimper, B. 4286. — Ces deux Laënnec étaient fils de Joseph-Corentin, frère cadet de Nicolas-Louis, le mari de Marie Ricard.

Les marins de l'*Aventurier* s'engagèrent pour trois mois dans les conditions fixées par les règlements : salaire journalier égal à celui qui était payé sur les vaisseaux du Roi; un tiers du produit brut de la vente des navires; des parts de prise en nombre plus ou moins élevé selon l'importance du grade. La maistrance et l'équipage des corsaires recrutés un peu au hasard et embauchés pour un temps assez court ne possédaient pas l'homogénéité indispensable pour l'établissement d'une bonne discipline. Les capitaines expérimentés avaient soin d'éviter autant que possible les relâches pendant lesquelles leurs hommes commettaient des désordres et même désertaient si la croisière ne faisait pas espérer une intéressante répartition de parts de prise.

Des vents contraires obligèrent l'*Aventurier* à séjourner dans la baie de Bénodet pendant la première quinzaine de juillet : officiers et matelots employèrent leurs loisirs à faire bombance. Le capitaine Heuzé signalait à l'armateur Ricard la prodigalité de Laënnec : « Si l'on le voulait croire, nous n'aurions pas de vivres pour quinze jours parce que c'est son humeur de faire bien boire le monde ». Mais le capitaine des volontaires formulait les mêmes accusations contre l'écrivain La Palue, qui s'enivrait : « Le corsaire est un fameux cabaret : tout le monde y aborde. On ne songe point à sortir. Aujourd'hui qu'il n'y avait que treize hommes à bord, on a tiré les rations de cinquante-cinq. Je m'y suis opposé et Monsieur l'Écrivain a dit que ce n'étoit pas mon affaire... », — ce qui était d'ailleurs exact.

Enfin, le temps devint meilleur; l'*Aventurier* put commencer sa croisière. Elle ne fut pas longue.

Le 21 juillet, il prit deux navires auprès des Glénans, le *Cheval-Marin*, de Londres, et le *Saint-Michel*, de Bilbao, qu'il conduisit à Bénodet.

Le corsaire fit une nouvelle relâche et attendit des ordres. Le capitaine Heuzé, qui cherchait peut-être à com-

pléter son équipage, reçut alors une proposition extraordinaire et vraiment scandaleuse. Le recteur de Clohars-Fouesnant lui demanda en son nom et au nom de M<sup>me</sup> de Boisgeffroy, notable dame de la paroisse, de « recevoir en son bord et d'engager le nommé Guillaume Bourgot, de la paroisse de Cloar, afin de l'exposer dans les premières îles ou terres ennemies qu'il pourroit aborder et de l'y abandonner comme malfaiteur et un homme de mauvaise vie... » On ne sait pas si Heuzé sentit tout ce qu'il y avait de criminel dans le dessein du recteur et de la châtelaine, mais il objecta qu'il craignait de s'exposer à des poursuites de la famille Bourgot. Le recteur n'hésita pas à se porter garant par écrit des dommages ou des indemnités qui pourraient être alloués aux parents du malheureux; le lendemain, il envoya son paroissien sous un faux prétexte à bord de l'*Aventurier*. Mais des craintes lui vinrent, ainsi que l'écrivait le 20 juillet le recteur de Perguet<sup>19</sup> : « Comme le recteur de Cloar a appris que les parents de cet homme qui sont gens honnestes estoient dans la resolution de faire des poursuites vers luy pour l'enlèvement de cet homme, agé d'environ soixante ans et qui n'est pas d'ailleurs des plus meschants, qui n'est sous plaintes ni décrets de justice, seulement il vit séparé de sa femme par le moyen dudit recteur qui les a fait séparer, ledit recteur de Cloar craignant pour luy les événements qui pourroient arriver de cette affaire a jugé à propos de vous aller trouver pour vous prier de la part de M<sup>me</sup> de Boisgeffroy de faire enrouler ledit Bourgot parmy les volontaires... » Le recteur de Perguet qui servait d'intermédiaire dans cette vilaine affaire écrivait à Nicolas Ricard qu'il le laissait libre d'agir comme il l'entendrait, mais il

19. Perguet est le nom porté jusqu'à une date récente par la commune de Bénodet. Le recteur, Jean Collin, était le beau-frère de G. Heuzé, capitaine de l'*Aventurier*. D'après les *Notices sur les paroisses du diocèse de Quimper* de MM. Peyron et Abgrall, le recteur de Clohars-Fouesnant se nommait J. Le Souder.

lui demandait instamment le secret. On ne comprend pas que les deux recteurs et le capitaine aient pu accepter même l'idée de l'enlèvement d'un homme auquel, en fin de compte, on n'avait d'autre reproche précis à adresser que celui de vivre séparé de sa femme. Ce crime était d'ailleurs inexécutable, car le corsaire était trop faible et trop faiblement armé pour qu'il osât croiser à proximité des îles et des côtes ennemies<sup>20</sup>.

Nous ne connaissons pas la réponse de Ricard au recteur de Perguet, mais on peut être certain qu'il n'embaucha pas Guillaume Bourgot, car on ne trouve son nom ni sur les rôles d'équipage, ni dans les papiers concernant la liquidation des prises.

L'*Aventurier* reprit la mer et, vers le 15 août, captura la *Société*, de Jersey, joli bâtiment de 30 à 35 tonneaux, que le capitaine Grégoire Heuzé conduisit à Saint-Martin-de-Ré, puis à La Rochelle. Ce fut le dernier succès du corsaire quimpérois.

Il restait à vendre les prises et le corsaire lui-même, et à partager les bénéfices. Disons tout d'abord que les armateurs éprouvèrent une déception au sujet du *Saint-Michel*, de Bilbao. Le capitaine Luca de Capetillo présenta un passeport établi conformément au traité de bonne correspondance existant entre le gouverneur de Bayonne et les provinces et seigneuries de Guipuzcoa et de Biscaye. Un arrêt du conseil des prises prescrivit de rendre le navire à Luca de Capetillo.

Deux prises seulement restaient à l'actif de la société. Le produit de la vente à Quimper du *Cheval-Marin* fut 13.633 livres brut, 10.671 l. net; à La Rochelle, la *Société* donna 2.000 l. net.

20. En 1763, Perrot, recteur de Fouesnant, demanda à l'intendant de Bretagne de faire transporter dans les îles d'Amérique « une jeune fille fort jolie, à ce qu'on dit », qui mettait le trouble dans sa paroisse; « cette fille mérite ce changement d'air pour le bien de son âme et de sa réputation ». Bien entendu, l'intendant refusa. (Arch. d'Ille-et-Vilaine, C. 2476).

Les frais de l'armement s'étaient élevés à 10.989 l. 12 sols; le produit de la vente des prisés, augmenté des salaires dus à quelques matelots qui désertèrent et ne reparurent pas, s'éleva à 12.807 l. 12 s. 16 deniers. Un projet de compte établi le 20 mars 1696 entre Ricard et ses associés Bigeaud et Ferrière se termine ainsi : « Partant il y aurait de revenant bon et profit net sur lesdites deux prises, tous les frais d'armement déduits, la somme de 1.818 l. 10 s. 10 d., non compris le navire en l'état qu'il estoit lors de son retour de la course ». Les pièces concernant la vente de l'*Aventurier* n'existent plus, mais on peut penser que le produit net atteignit quelques milliers de livres. L'armement du corsaire donna donc un résultat qui put satisfaire Ricard, Bigeaud et Ferrière.

Encouragé peut-être par ce succès, Nicolas Ricard s'intéressa en 1697 à un corsaire dont nous dirons quelques mots ici : s'il fut armé à Brest, il le fut en partie à l'aide de souscriptions fournies par des habitants de Quimper.

Le *Jésus-Marie-Joseph*<sup>21</sup>, de 120 tonneaux, armé de 20 canons, précédemment nommé le *Neptune*, de Saint-Malo, fut armé sous la direction de François Daniel, négociant de Brest. Les frais, 20.081 livres 12 sols, furent couverts par les souscriptions stipulées en 16°, 32° et 64° de dix intéressés qui risquèrent des sommes plus ou moins élevées : Georges Kennedy, 3.765 l.; Pierre d'Hereteyre, 3.137; François Daniel, 2.828; Robert Dermott, 2.510; Guéguen, de Morlaix, Mercery, de Quimper, et Joseph La Ruffie, chacun 1.255 l.; Kergorre-Fillon, de Landerneau, 627 l.; Nicolas Le Verne, 313 l., et enfin Nicolas Ricard, 3.137 l. 15 s. Ricard céda une partie de sa sous-

21. Fonds Ricard, liasses 34 et 36. — En 1695, un corsaire de Saint-Malo, commandé par Thomas Foramby, irlandais, portait le même nom de *Jésus-Marie-Joseph* (Arch. du Finistère, amirauté de Morlaix. B. 4161, 4220, 4221). En 1696, Foramby commandait la *Notre-Dame-de-Bonne-Nouvelle* (Arch. d'Ille-et-Vilaine, Saint-Malo, F<sup>2</sup> 27).

cription à la marquise de Nevet et aux sieurs Branda et La Caze; il ne conserva pour son compte personnel que 875 l.

L'équipage était plus nombreux que ne le comportait et l'exigeait l'importance du bâtiment. Le capitaine, Joseph La Ruffie, appartenait à une famille d'origine méridionale établie depuis plusieurs années dans l'évêché de Quimper. Sous ses ordres servaient un second capitaine, Grégoire Heuzé, l'ancien commandant de l'*Aventurier*, trois lieutenants, deux enseignes, un aumônier, deux chirurgiens, quatorze officiers mariniers, vingt-huit matelots, sept mousses, un capitaine d'armes et vingt-huit soldats. Le recrutement de l'équipage fut aussi difficile que celui de l'*Aventurier*; l'administration refusa pendant deux mois de laisser enrôler les hommes figurant sur les contrôles des classes. Elle ne céda que le 9 septembre, peut-être grâce à la marquise de Nevet, intéressée dans l'armement, que Ricard pria d'intervenir auprès de l'intendant de Bretagne.

Mais tous les hommes inscrits au rôle d'équipagé n'embarquèrent pas. L'aumônier, Jean Lohéac, resta à terre bien qu'il eût reçu 64 livres d'avances, mauvais exemple qui fut suivi par 13 volontaires et 5 matelots.

Deux des intéressés étaient des réfugiés irlandais : Georges Kennedy, écuyer, de Dublin, établi à Saint-Malo, et Robert Dermott, de Brest. On peut reconnaître les noms, fort mal transcrits, d'autres « Irois » dans la liste des soldats et des matelots : Jean Dermell, Michel Nalten, Jacques Sweeney, Félix Mac Carty, Jean Keane, etc.

Le *Jésus-Marie-Joseph* commença sa croisière au début de l'automne 1697; il captura dès les premiers jours trois navires : succès inutile, car les trois bâtiments furent repris par l'ennemi. Le 28 octobre, il s'empara sans combat au large des Sorlingues de l'*André*, de Boston, de 40 tonneaux..., et quelques heures plus tard, il fut pris lui-même, mais pour peu de temps. Le capitaine La Ruffie

manda le 3 novembre qu'il avait été obligé d'abaisser pavillon devant un vaisseau anglais de 50 canons, mais le mauvais temps empêcha qu'il fût amariné ; le corsaire s'éloigna pendant la nuit grâce à une tempête terrible qui empêcha son vainqueur de voir son départ. « Je fus obligé, écrit La Ruffie, d'aller mouiller dans un port d'Angleterre pour nous sauver la vie et si n'avaient été les Anglais (les matelots jacobites) que j'avois à bord, nous l'aurions indiscutablement perdue... » Le capitaine veut sans doute dire que les matelots jacobites, pratiques des côtes anglaises, reconnurent le port d'abri ; leur connaissance de la langue put aussi leur permettre de tromper les habitants du lieu sur la nationalité du *Jésus-Marie-Joseph*. Lorsque la tempête fut calmée, le corsaire reprit sa croisière. De concert avec la *Paix*, de Saint-Malo, capitaine Gris du Breil, il prit la *Salamandre*, de Flessingue. La légitimité de cette prise, la dernière de la croisière, fut contestée. Le doute était permis, car les belligérants avaient signé le traité de paix à Ryswick, les 20 septembre et 30 octobre 1697. Nicolas Ricard eut encore recours aux bons offices de la marquise de Nevet ; il lui demanda de combattre l'influence de l'ambassadeur d'Angleterre qui venait d'arriver à Paris. La *Salamandre* fut jugée de bonne prise. La *Paix* reçut 314 parts du produit net, soit 8.764 livres et le *Jésus-Marie-Joseph* 119, soit 3.042 l. <sup>22</sup>.

La vente de l'*André*, à Brest, procura 8.147 l. <sup>23</sup> ; enfin le navire corsaire fut cédé à Saint-Malo pour 6.630 l. <sup>24</sup>. Ces recettes ne couvrirent pas les frais de l'armement. Ricard avait souscrit cinq trente-deuxièmes ou 3.137 livres 15 s. ; il ne reçut que 2.096 livres.

D'autres placements de l'aventureux commerçant avaient

<sup>22</sup>. Archives d'Ille-et-Vilaine (dépôt de Saint-Malo) : amirauté de Saint-Malo, liasse cotée provisoirement F<sup>2</sup> 28.

<sup>23</sup>. Archives du Finistère (dépôt de Brest) : B. 4677 et 4720, déclaration de bonne prise et vente de l'*André*.

<sup>24</sup>. Arch. d'Ille-et-Vilaine, dépôt de Saint-Malo, liasse F<sup>2</sup> 28.

été plus heureux ; nous ignorons ce que lui donna une action de 500 livres dans la *Branche-d'Olivier*, armée à Brest par Souisse ; on peut avoir plus de confiance dans un intérêt également de 500 livres pris dans l'armement en course, sous la direction de Pointis, de dix vaisseaux du Roi. Ces bâtiments allèrent prendre Carthagène des Indes et rapportèrent un butin évalué à treize millions.

Pendant le dernier siècle de l'ancien régime les Cornouaillais continuèrent à prendre part à la guerre de course comme ils l'avaient fait pendant la guerre de la Ligue d'Augsbourg de 1690 à 1697 en servant à bord des navires ou en engageant des fonds dans les armements, mais on ne trouve plus d'autre nom de corsaire quimpérois que celui du *Dauphin*, de 50 tonneaux, commandé par Jean Gruget, armé sous la direction d'un marchand morlaisien, Daniel de Gennes de la Picotière, dont la commission fut enregistrée au greffe de l'Amirauté de Morlaix au mois d'octobre 1712<sup>25</sup> : ce corsaire ne dut pas fournir une carrière brillante, car on ne trouve pas trace de prises faites par lui, ni même de son retour au port. Les habitants de l'île de Sein armèrent en 1744, sous le commandement de Valentin Trévascoet, la *Marthe*, très modeste corsaire de 20 tonneaux<sup>26</sup>. Pendant la guerre de Sept Ans, Audierne vit sortir deux corsaires, le *Lys*, capitaine Pierre Cornic, et l'*Iroquois*, capitaine Jean Castel<sup>27</sup>. Enfin des habitants de Quimper armèrent en 1793 l'*Eclair*, capitaine Segond, qui fut pris près des Glénans, alors qu'il allait à Lorient compléter son armement ; heureusement, le capitaine réussit à enivrer les Anglais qui avaient envahi son bord ; il conduisit à l'île de Groix l'*Eclair* qui fut acheté par l'Etat et ne fit pas la course<sup>28</sup>.

25. Arch. du Finistère, B. 4165.

26. Arch. du Finistère, amirauté de Quimper, B. 4315.

27. *Ibid.*, B. 4294, 4301.

28. L. Dupuy, *Notice biographique sur le capitaine de vaisseau J.-A. Segond*. Montbrison, 1894, broch. in-8°.



Les pertes subies par les archives de l'Amirauté de Quimper ne permettent pas de connaître le nombre des prises conduites dans les ports de Cornouaille pendant la guerre de la Succession d'Espagne ; elles furent moins nombreuses pendant les trois guerres des règnes de Louis XV et de Louis XVI qu'elles ne l'avaient été pendant la période, 1690-1697, que nous avons étudiée. L'Amirauté eut à liquider 23 prises de 1743 à 1748, 11 de 1756 à 1763 et 17 de 1778 à 1783<sup>29</sup>.



On a beaucoup discuté et on discute même encore sur l'efficacité de la course, sur les profits qu'elle donna aux particuliers et sur les services qu'elle rendit aux intérêts généraux de la France. Les pièces concernant les quelques prises amenées dans les ports de Cornouaille ne sauraient permettre de formuler une opinion.

On remarquera cependant que nos corsaires pas plus que les vaisseaux du Roi n'empêchèrent les navires ennemis de venir rôder tout près des côtes bretonnes. Le 2 décembre 1692, l'*Ange-Gabriel*, de Quimper, fut pris auprès de l'île de Batz, si près que le capitaine Henri Le Blouch et ses dix marins purent gagner la côte dans une chaloupe. Le 8 février 1695, Michelot Duverger, commandant d'un petit bâtiment de la marine royale, la *Bécasse*, fut envoyé à Pont-Aven pour charger du bois. Il rencontra à une demi-lieue du château du Poulguin un navire de Dublin dont il s'empara sans difficulté. La liquidation de cette prise donna un produit brut de 8.242 livres. La *Bécasse* fit donc une opération aussi heureuse que facile, mais on est surpris qu'en temps de guerre un bâtiment ennemi ait pu venir naviguer tranquillement dans la rivière de l'Aven.

<sup>29</sup>. Arch. du Finistère, amirauté de Quimper, B. 4486 à B. 4536 (on n'est pas certain que tous les dossiers aient été conservés).

Les petits corsaires firent des croisières médiocres; leurs captures ne firent pas la fortune des armateurs et des intéressés pas plus qu'elles ne diminuèrent de façon appréciable la richesse du peuple anglais et les ressources de son gouvernement. Mais deux vaisseaux de guerre armés en course, montés par d'excellents équipages et commandés par des capitaines de premier ordre, Du Guay-Trouin et Lévesque de Beaubriant, réalisèrent une opération de grande envergure ou de grand style ainsi que l'on dit aujourd'hui. La *Dame-Marianne* fut la plus belle prise conduite en Cornouaille entre 1690 et 1697. Cependant Du Guay-Trouin jugeait cette capture si peu importante qu'il ne l'a même pas citée lorsqu'il écrivit dans ses *Mémoires* le récit de la belle campagne dite du Spitzberg. Du Guay-Trouin, commandant le *François*, fit cette longue croisière du mois de juin au mois d'octobre 1695, en compagnie du *Fortuné*, commandé par J. Lévesque de Beaubriant, et en exécution des instructions du Ministre de la Marine. La campagne fut couronnée par la prise, après combat, de trois navires de la Compagnie anglaise des Indes, très richement chargés, victoire auprès de laquelle la facile capture de la *Dame-Marianne* amarinée quelques jours auparavant était bien peu de chose. Utile au service du Roi, la croisière fut aussi très fructueuse pour les intéressés : « La richesse de ces trois vaisseaux, écrit Du Guay-Trouin, produisit à mes armateurs plus de vingt pour un de profit »<sup>30</sup>.

Les marins et le public espéraient remporter des succès analogues avec des corsaires médiocres, faiblement armés

30. Un récit très complet de la croisière du Spitzberg vient d'être publié dans le Bulletin de la Société *Le Pays de Granville* (année 1936, p. 114-137, 189-215), par M. Ch. de la Morandière : *Jean Beaubriant-Lévesque* (1695). — D'après les archives du Ministère de la Marine, les vaisseaux du Roi *Fortuné* et *François* furent armés par Granville-Locquet et La Barbinais-Trouin, de Saint-Malo; le dossier de *La Dame Marianne* désigne comme armateur Nicolas Geraldin le jeune, de Saint-Malo. Dans plusieurs actes, Geraldin est représenté par sa femme, Anne Malbrank, ou par leur compatriote, Patrice Flood, Irlandais.

et peu rapides. Ils eurent des déceptions, mais le prestige de la guerre de course prouve que toute la France conservait sa confiance dans le courage et dans l'habileté de ses marins. La défaite subie à la Hougue, le 29 mai 1692, par l'armée navale eut sur les destinées de notre pays une influence profonde, non pas tant à cause des pertes éprouvées par nos escadres qu'à raison du découragement éprouvé par le Roi. Pendant bien des années, Louis XIV, animé par Colbert puis par Seignelay, s'était évertué à intéresser la France aux choses de la marine. Mais Seignelay, mort en 1690, avait été remplacé par Pontchartrain, convaincu, même avant la Hougue, que nos flottes ne rendaient pas des services proportionnés aux sacrifices qu'elles exigeaient. La guerre continentale rendait très difficile en 1692 le remplacement des vaisseaux perdus dans le combat. Louis XIV renonça à disputer aux Anglais la domination des mers; son ministre Pontchartrain avait une mentalité de vaincu qui devait s'infiltrer au xviii<sup>e</sup> siècle dans nos états-majors. La liquidation de la marine française commença. De beaux vaisseaux furent cédés à des capitalistes pour des armements particuliers; d'autres bâtiments ne furent plus tenus en état. Mais encouragé par les croisières triomphales des Du Guay-Trouin, des Jean-Bart, des Pointis, le public parut vouloir chercher une revanche ou une consolation dans la guerre de course. Il y a « une fureur incroyable pour la course », écrivait un contemporain : nous avons vu que cette « fureur » gagna la Cornouaille puisque de modestes marchands prirent des actions dans les corsaires, ainsi que des dames de campagne, comme la marquise de Nevet, ou des ecclésiastiques, comme le prieur de Daoulas<sup>31</sup>. Des fils de notaires, comme Laënnec, et des marchands s'enrôlaient.

Cette persistance en Cornouaille de l'esprit d'initiative,

31. En 1696, le prieur de Daoulas était l'un des actionnaires des corsaires le *Solide* et l'*Oiseau* (Arch. Finistère, série H. Daoulas).

ce courage, ce goût du risque, à une époque difficile sont révélés par les dossiers et les correspondances de Nicolas Ricard : ils méritaient d'être signalés.

\*\*

### Liste des prises amenées dans les ports de Cornouaille.

La première date est celle de la capture; la seconde, celle de l'arrêt de bonne prise, mais cette date manque dans plusieurs des dossiers de Nicolas Ricard, qui omettent aussi parfois de nommer l'armateur du corsaire et le port où fut conduit le navire pris.

A moins d'indication contraire, le produit net est compté après prélèvement du tiers revenant à l'équipage. Ce tiers était acquis après la clôture de la liquidation particulière, mais l'armateur et ses associés ne touchaient rien avant que fut achevée la liquidation générale de la croisière établie après la clôture de toutes les liquidations particulières, de la vente du corsaire et du règlement de toutes les dépenses. — L'*Aventurier* et le *Jésus-Marie-Joseph* sont les seuls corsaires pour lesquels on connaisse les résultats financiers de toute la croisière.

A moins d'indication contraire, le produit net est compté après prélèvement du tiers revenant à l'équipage.

13 décembre 1690, 18 février 1691. — La *Fortune*, de Middlebourg, prise par le *Hyacinthe* et le *Henry*, de Saint-Malo, capitaines Lausier et Poitevin, armateur Charles-François Le Breton de Launay; vendue à Quimper. Produit brut, 2.800 l. net, 1.913.

29 décembre 1690. — *Better Success*, de Londres, pris par la *Jeanne*, de Morlaix, capitaine Louis Allain, conduite à Camaret. L'amirauté de Brest fit venir ce navire qui était revendiqué par Gérauldin, capitaine du *Joseph*, de Saint-Malo, qui l'avait pris avant L. Allain.

30 juillet, 5 octobre 1691. — Le *Saint-Jacques*, pris par l'*Amitié*, de Saint-Malo, capitaine Noël des Antons, armateur La Perche de la Tranchandière, conduite à Audierne; vendue à Quimper. Produit brut, 2.350 l.; net, 1.519.

23 novembre 1691, 22 janvier 1692. — La *Marthe*, des Sorlingues, prise par le *Saint-Laurent*, de Saint-Malo, capitaine Le Fer de Beauvais, armateur Le Fer du Val, conduite à Bénodet; vendue à Quimper. Produit brut, 3.020 l.; net, 2.105.

7 décembre 1691. — La *Laure* ou l'*Arche*, de Dartmouth, prise par la *Trinité*, de Saint-Malo, capitaine Fossard des Marets, armateur M<sup>me</sup> Trouin de la Barbinais et autres; vendue à Audierne. Produit brut, 6.990 l.; net, 4.667.

29 mai 1692, 1<sup>er</sup> juillet 1692. — L'*Aventurier* ou la *Bonne-Aventure*, de Londres, prise par la *Sainte-Marie*, de Dieppe, capitaine Joachim Poitevin de la Vallée, armateur C.-F. Le Breton de Launay, de Saint-Malo, conduite à Audierne. Produit brut, 12.281 l.; net, 10.020.

17 septembre, 23 décembre 1692. — *Preserve*, de Londres, pris par le *Saint-Joseph*, de Marseille (parti de Brest), capitaine Du Clos-Hubert (32), armateur Vincent Le Duc, de Brest; vendue à Quimper. Produit brut, 5.150 l.; net, 4.504.

27 septembre 1692, 16 novembre 1694. — *Anne*, de Flessingue, prise par la *Paix*, de Granville, capitaine Nicolas Hugon du Demaine, armateur Jean Hugon du Pré; conduite à Audierne. Produit brut, 2.022 l.; net, 1.574.

18 octobre 1692, 7 février 1693. — Le *Valentin*, de Londres, pris par l'*Etoile*, de Saint-Malo, capitaine François Le Fer du Pin, armateur Marie Loret, veuve de François Gaultier de la Palissade, échouée à Poulgoazec, la cargaison vendue à Quimper. Produit brut, 4.200 l.; net, 2.536.

14 novembre 1692. — *Elisabeth-Marie*, de Londres, prise par *Ville-de-Namur*, de Nantes, capitaine Crabosse. Produit brut, 1.800 l.; net, 1.500 (avant le prélèvement du tiers).

12 février, 1<sup>er</sup> avril 1693. — *Elisabeth*, de Fanwick, prise par le *Pontchartrain*, de Saint-Malo, capitaine Guillaume Moreau de la Primerais, Produit brut, 4.603; net, 3.509.

17 mars 1693. — *Lavilnice*, barque anglaise, prise par la *Favorite*, de Brest, capitaine de Ruddy, armateur Bordenave, échouée à Plozévet. Produit, 450 l.

26 juin, 16 novembre 1694. — Le *Pied-de-Lièvre*, de Zélande, pris par le *Saint-Louis*, de Bordeaux, capitaine de Roquefeuil, armateur Saige, et la frégate du Roi la *Sphère*, capitaine Poitevin de la Vallée, conduite à Audierne. Produit brut, 2.000 l.; net, 1.901 l.

9 juillet 1694, 20 avril 1695. — *Friendschip*, de Liverpool, pris par la *Notre-Dame-de-Bonne-Nouvelle*, de Saint-Malo, capitaine Gaspard Stafford, conduite à Audierne. Produit brut, 5.277 l.; net, 3.997. (Quelques pièces donnent au corsaire comme port d'attache

32. Pierre Hubert du Clos était Malouin; son corsaire, de 250 tonneaux, était monté par 166 hommes (Arch. du Finistère, dépôt de Brest, B. 4671, 4675, 4713, 4722).

Bordeaux, comme armateur Robert Dermott, de Brest, comme capitaine Poitevin, de Saint-Malo. Le dixième, 491 l., fut versé au roi Jacques II.)

18 juin, 18 juillet 1694. — *Success*, de Londres, pris par le *Don-du-Saint-Esprit*, de Saint-Malo, capitaine Cœur de Douets, armateur Julien Potier-Dupuis, conduit à Audierne. Produit brut, 6.923 l.; net, 6.427 (avant le prélèvement du tiers).

4 novembre 1694, 11 août 1695. — La *Diligence*, de la Barbade, prise par le *Saint-François-de-la-Paix*, capitaine Gilbert de la Barre, armateur Crosnier de la Bertaudière; conduite à Audierne. Produit brut, 12.500 l.; net, 8.187.

16 décembre 1694. — La *Princesse-Anne*, de Houlpen (Angleterre), prise par le vaisseau du Roi le *Téméraire*, commandé par Descoyeux, lieutenant de vaisseau, conduite à Bénodet, puis, par ordre du Ministre, à Brest.

1<sup>er</sup> janvier, 15 septembre 1695. — Le *Saint-Jean*, de Landerneau, pris par un corsaire espagnol, de Flessingue, repris par le *Tigre*, de Saint-Malo, capitaine Eon-Pontais, armateur Locquet de Granville. Produit brut, 3.070 l.; net, 1.979.

18 janvier 1695, 13 mars 1696. — Le *Marchand-de-Faro*, de Londres, pris par l'*Aventurier*, de Quimper, capitaine Grégoire Heuzé; conduit à Quimper. Produit brut, 2.933 l.; net, 1.259.

23 janvier, 20 avril 1695. — Le *Friendship*, de Tapson, pris par l'*Aventurier*, de Saint-Malo, capitaine de la Villeallie; conduit à Concarneau. Produit brut, 7.679 l.; net, 5.585.

29 janvier, 21 avril 1695. — Le *Georges*, anglais, pris par le vaisseau du Roi le *Pontchartrain*, capitaine Honoré Julien, naufragé à l'île de Sein. Produit brut, 4.572 l.; net, 2.024.

3 février, 21 avril 1695. — Le *Thomas*, de Dublin, prise par la *Bécasse*, bâtiment du Roi, commandé par Michelot du Verger, dans la rivière de Pont-Aven, puis conduite à Lorient. Produit brut, 8.242 l.; versé au Roi, 6.900 l.

12 avril 1695. — Le *Joseph*, de Saint-Sébastien, pris par le *Saint-Jean*, de ....., capitaine Du Pré-Tenon. Un arrêt du 14 juillet donna main-levée de cette prise.

25 avril 1695. — Le *Jean*, de Glasgow, pris par la corvette du Roi la *Farouche*, commandée par l'enseigne Henri de Levarée de Bellisle. Un ordre du Ministre prescrivit d'envoyer le navire à Brest, pour y être vendu.

28 juin, 1<sup>er</sup> décembre 1695. — Le *Success*, de Londres, pris par la *Magdeleine*, de Saint-Malo, capitaine Brignon-Lehen, armateur Joseph Gravé de Boutteville. Produit brut, 2.312 l. net, 1.521.

21 juillet, 23 août 1695. — Le *Cheval-Marin*, de Londres, pris par l'*Aventurier*, de Quimper, capitaine Grégoire Heuzé, conduit à Bénodet. Produit brut, 13.633 l.; net, 10.676, y compris 3.557 l. pour l'équipage.

21 juillet 1695. — Le *Saint-Michel*, de Bilbao, pris par le même corsaire. Un arrêt du 23 août accorda la main-levée.

3 septembre 1695, 23 février 1696. — La *Dame-Marianne* ou la *Demoiselle-Marie*, d'Amsterdam, prise par le *François*, capitaine du Guay-Trouin et le *Fortuné*, capitaine Lévesque de Beaubriant, vaisseaux du Roi armés par Nicolas Géraldin le jeune, de Saint-Malo, conduite à Audierne. Produit brut, 40.669 l.; net, 26.802, plus 6.700 l. versées au Roi (la part de l'équipage fut de 11.527 l.).

21 novembre 1695, 4 janvier 1696. — Le *Jaune*, de Londres, pris par le *Saint-Louis*, autrement dit le *Lévrier*, de La Rochelle, capitaine Jean Delalande, armateurs Thomas et Jean White-Laurens. La prise fut dirigée sur La Rochelle pour y être vendue.

7 janvier, 24 mai 1696. — Le *Saint-Jean-Evangéliste*, de Dublin, pris par la *Paix* et la *Perle*, de Dunkerque, capitaines François Demitte (ou Mitte) et Isaac Vincent, conduit à Douarnenez. Produit brut, 23.159 l.; net, 19.575, dont 6.525 pour l'équipage.

16 janvier, 14 mars 1696. — Le *Jeune-Jacob*, d'Amsterdam, pris par le *Polastron* et le *Saint-Esprit*, de Saint-Malo, capitaines Le Fer et Porée, armateurs Gaultier de la Palissade et autres; conduit à Audierne, échoué et en partie pillé par les riverains. Produit brut, 15.080 l.; net, 6.827.

21 mai, 25 juillet 1696. — L'*Assomption* ou la *Jeanne*, de Saint-Sébastien, prise par un corsaire de Flessingue parce qu'il était chargé de marchandises françaises, repris sur les Flessinguois par le *Dauphin*, de Brest, capitaine French, réexpédié à Brest pour y être vendu.

28 juillet, 12 septembre 1696. — Le *Cerf-Volant*, de Flessingue, armé de 10 canons et 6 pierriers, pris par le *Duc-de-Bourgogne*, de Nantes, capitaine Crabosse, armateurs Guinebault et Périssel, et le *Comte de Tessé*, aussi de Nantes, capitaine La Vigne-Buisson, armé par le chevalier de Froullay. Produit brut, 27.580 l.; net, 14.917 (après déduction du tiers revenant aux équipages).

3 janvier, 13 février 1697. — Le *Jeune-Benjamin*, d'Amsterdam, pris par le *Valincour*, de Nantes, capitaine Pierre Rozée, armateurs Guinebault et Périssel. Produit brut, 7.537 l.; net, 3.727 (après déduction de 1.863 l. pour le tiers revenant à l'équipage).

H. BOURDE DE LA ROGERIE.