

Espace de Ressources Pédagogiques des Archives du Var

Références des documents

Titre : Lettre de course autorisant François Courvens et son bateau « le Guillaume Tell » à traquer les bateaux ennemis.

Date : Mars 1781

Nature : Lettre de course (ou de marque)

Cote : 2 J 173

Intégration pédagogique

Niveau de classe concernée : Programme de 4^{ème}

Place dans le programme : Ce document peut être traité dans la partie consacrée à la place de l'Europe dans le monde au XVIII^e siècle ou bien dans la partie intitulée « Les difficultés de la monarchie sous Louis XVI »

Problématique(s)

Quels sont les aspects de la guerre notamment économique et commerciale que se livrent la France et l'Angleterre ?

Transcription

LOUIS-JEAN-MARIE DE BOURBON, DUC DE PENTHIEVRE, DE CHATEAUVILLAIN, DE RAMBOUILLET, D'AUMALE ET DE GISORS, PRINCE D'ANET, COMTE D'EU, AMIRAL DE France, GOUVERNEUR ET LIEUTENANT GENERAL pour le Roi en sa Province de Bretagne. A TOUS ceux qui ces présentes lettres verront, SALUT. Sçavoir faisons. Le Roi nous ayant marque par la lettre qu'il nous a écrite le 10 juillet 1778 que les insultes faites à son pavillon, tant par les vaisseaux du Roi d'Angleterre que par ceux de ses sujets, l'ont déterminé d'user de représailles, & d'agir hostilement contre l'Angleterre, en faisant

Page 1 sur 6

course sur les vaisseaux de cette Nation ; & Sa Majesté nous ayant commandé de tenir la main à l'exécution de ses ordres en ce qui dépend du pouvoir & autorité qu'il lui a plu d'attribuer à notre charge d'Amiral, Nous avons donné congé, pouvoir & commission à *françois courvens* de faire armer & équiper en guerre un *chabak* nommé le *guillaume tell*, du port de 236 tonneaux ou environ, qui est à présent au port de Toulon avec tel nombre d'hommes, canons, boulets, poudres, plombs & autres munitions de guerre & vivres qui y sont nécessaires pour le mettre en mer en état de naviguer, & courre sus aux pirates, forbans et gens sans aveu, même aux sujets du Roi d'Angleterre en quelque lieu qu'il pourra les rencontrer, soit aux côtes de leur pays, dans leurs ports, ou sur leurs rivières, même sur terre aux endroits où ledit *s[ieur]r Courrens* jugera à propos de faire des descentes ; les prendre & amener prisonniers avec leurs navires, armes & autres choses dont ils seront saisis ; à la charge par ledit *s[ieur]r Courrens* de garder & faire garder par ceux de son équipage les ordonnances de la Marine, porter pendant son voyage le pavillon & enseigne des Armes du Roi & les nôtres, faire enregistrer le présent congé au greffe de l'Amirauté le plus proche du lieu où il fera son armement, y mettre un rôle signé & certifié de lui, contenant les noms & surnoms, la naissance & demeure des hommes de son équipage, faire son retour audit lieu ou autre port de France, y faire son rapport par devant les officiers de l'Amirauté, & non d'autres, de ce qui se sera passé durant son voyage, pour l'expédition en être envoyée au Secrétaire Général de la Marine, avec les pièces justificatives d'icelui, & être sur le tout par nous ordonné ce que de raison. Prions & requérons tous rois, princes, potentats, seigneuries, états, républiques, amis & alliés de cette couronne & tous autres qu'il appartiendra de donner audit *s[ieur]r Courrens* toute faveur, aide, assistance & retraite en leurs ports avec sondit vaisseau, équipage & tout ce qu'il aura pû conquérir pendant son voyage, sans lui donner, ni souffrir qu'il lui soit fait ou donné aucun trouble ni empêchement, offrant de faire le semblable lorsque nous en serons par eux requis. Mandons & ordonnons à tous officiers de Marine & autres qu'il appartiendra de le laisser sûrement & librement passer avec sondit vaisseau, armes & équipages, & les prises qu'il aura pu faire, , sans aucun empêchement ; mais au contraire lui donner tout le secours & assistance dont il aura besoin ; ces présentes non valables après un an du jour de l'enregistrement d'icelles. EN TEMOIN de quoi Nous les avons signées, & icelles fait sceller du Sceau de nos armes, & contresigner par le Secrétaire général de la Marine. A Versailles le *quinz[ièm]e* jour du mois de *mars* mil sept cent *quatre vingt un*.

Signé L.J.M de Bourbon

Tiré de LABAT-SAINT-VINCENT (Xavier), « La guerre de course et ses effets sur le commerce en Méditerranée au cours des guerres de sept ans et d'indépendance américaine », dans *La guerre de course en Méditerranée. Textes réunis par Michel Vergé-Franceschi et Antoine-Marie Graziani*. Presses de l'Université de Paris-Sorbonne. Editions Alain Piazzola, Ajaccio, 2000.

« Si la piraterie relevait uniquement d'acteurs individuels [...] la course n'entrerait pas dans le même créneau. En effet, il s'agissait d'activités reconnues et incitées par les Etats, qui délivraient aux capitaines désireux de se lancer dans cette aventure, des autorisations officielles appelées *lettres de marque*. Après plusieurs siècles d'existence de l'activité corsaire, les souverains souhaitaient mieux la contrôler et, pour ce faire, instituèrent une réglementation qui ne se trouva réellement définie qu'au XVII^e siècle. Elle laissait transparaître l'implication officielle de l'Etat, ce qui rendait la course quasi institutionnelle.

La guerre de course représenta pour les Etats une arme de plus en plus appréciée au cours du XVIII^e siècle, époque où la maîtrise des mers devint un enjeu vital pour les économies, et ils n'hésitèrent pas à y recourir afin de gêner au maximum les échanges commerciaux du ou des pays ennemis. Pour mieux asphyxier l'adversaire, dont une grande part de l'économie reposait sur l'importation de produits coloniaux, la course s'avérait efficace. Elle permettait à l'Etat de se désengager d'une partie de ses prérogatives traditionnelles (réalisant en cela de substantielles économies), en confiant cette forme de guerre à des privés qui, de toute manière, ne pouvaient plus exercer leurs activités traditionnelles et n'avaient d'autre choix que de se contenter de ce pis-aller (qui pouvait s'avérer juteux dans certains cas). Cette guerre de course se développa de manière particulièrement intense lors des périodes de guerre entre la France et l'Angleterre, ainsi lors de la guerre de sept ans (1756-1763), les vaisseaux britanniques recommencèrent leurs attaques contre les navires marchands français. Dès le lendemain de cette guerre, Choiseul n'eut qu'une idée en tête, préparer sa revanche sur l'Angleterre. Il réorganisa et modernisa la Marine, qui connut pour la première fois un engouement de la part de la population française. Dès 1771, la France possédait 64 vaisseaux et 50 frégates, et de nombreux ports du royaume avaient été aménagés en arsenaux secondaires à notre flotte. La Marine changea et rajeunit ses cadres, évacuant ainsi une bonne partie de l'incurie qui avait été responsable de tant de maux passés.

Au début du règne de Louis XVI, la paix sur le continent semblait assurée et pour la première fois de son histoire, la France pouvait consacrer la majeure partie de ses ressources militaires à sa puissance navale. Par contre, l'Angleterre découvrait cette fois la situation qui avait jusqu'alors fait la faiblesse de la France : elle devait allier à une guerre maritime une guerre terrestre. En effet, dès 1778 la France signait un traité d'amitié et de commerce avec les Américains par lequel elle reconnaissait l'indépendance américaine. Quelques semaines plus tard, le conflit avec l'Angleterre commençait et dura jusqu'en 1783 sous le nom de guerre d'indépendance américaine. La paix sur le continent se maintint, malgré les craintes pour la succession de Bavière en 1778-1779, et la France put orienter toute son énergie sur sa flotte de guerre, pendant toute la durée du conflit. La situation en alla tout autrement pour le commerce durant ce conflit. Si la guerre de course, comme à chaque période de conflit, refit son apparition, elle n'eut plus les conséquences désastreuses qu'elle avait eu lors du conflit passé. Une des principales raisons en fut la possibilité de réorganiser les convois. L'Angleterre devant se battre sur deux fronts, ne put maintenir la même pression sur le commerce ennemi, ni ne put le faire dans les mêmes conditions de supériorité écrasante. Cette fois, le négoce ne fut en rien paralysé. Globalement donc, la guerre d'indépendance américaine ne causa pas de perturbation majeure dans le négoce maritime français de la Méditerranée. Elle en modifia néanmoins radicalement le mode fonctionnement avec le principe des convois, et probablement les taux de bénéfices des armateurs. »

Piste(s) d'exploitation pédagogique

Relever dans le texte les éléments montrant la guerre économique que se livrent France et Angleterre
Faire des recherches sur Louis-Jean-Marie de Bourbon, Duc de Penthièvre
Quelle est la différence entre un corsaire, un pirate et un flibustier ?

Liens

Pour retrouver des navires ou personnages :

<http://www.jjsalein.com/>

Pour une définition plus précise du corsaire :

<http://fr.wikipedia.org/wiki/Corsaire>

Chebec ou chebek : un petit bateau méditerranéen armé de canons, très fin, naviguant à la voile et à l'aviron. Il est gréé en trois-mâts avec des voiles latines. Le chébec à 3 mâts et voiles latines a été utilisé pendant des siècles en Méditerranée en tant que navire marchand du fait de sa vitesse et de son faible tirant d'eau. Les corsaires et les pirates méditerranéens en firent leur vaisseau de prédilection pour des attaques soudaines contre des navires marchands plus lourdement chargés. Avec ses 14 canons placés bas dans les flancs, le chébec perçait sa proie juste quelques centimètres au-dessus de la ligne de flottaison rendant impossible toute tentative de fuite. Six coulevrines étaient montées le long du pont de poupe pour l'action rapprochée ou en cas de mutinerie de l'équipage. Des avirons étaient utilisés lorsque le vent n'arrivait pas à donner la haute main au chébec pendant l'attaque d'autres vaisseaux ou bien pour fuir les autorités.

Corsaire : Un corsaire est un membre de l'équipage d'un navire civil armé, autorisé par une lettre de marque (également appelée « lettre de commission » ou « lettre de course ») à attaquer en temps de guerre, tout navire battant pavillon d'États ennemis, et particulièrement son trafic marchand, laissant à la flotte de guerre le soin de s'attaquer aux objectifs militaires. Les corsaires ne doivent donc pas être confondus avec les pirates puisqu'ils exercent leur activité selon les lois de la guerre, uniquement en temps de guerre et avec l'autorisation de leur gouvernement. Capturés, ils ont droit au statut de prisonnier de guerre.

Flibustier : le mot *flibustier* est dérivé du néerlandais *vrijbuitter* (« qui fait du butin librement »). Certaines sources citent comme origine le mot *flibot* (sorte de petit bateau), d'autres préfèrent *free booter* (libre pillard). Le mot apparaît lorsque les Hollandais révoltés contre la domination espagnole avaient armé des navires corsaires pour lutter contre l'Espagne. Mais les Pays Bas n'existant pas en tant qu'État indépendant reconnu avant 1648, leur statut de corsaire n'était pas reconnu. Les Espagnols les considéraient comme pirates pendant que les alliés des Hollandais les voyaient comme des corsaires. Toute une population va naître à mi-chemin entre piraterie, aventure, guerre de

course. Le flibustier est un aventurier qui peut se louer en tant que corsaire au plus offrant en temps de guerre, qui peut naviguer comme marin de commerce comme s'adonner à la piraterie.

Lettre de course (ou « lettre de marque ») : Mandat délivré officiellement par un roi, par un prince ou par un gouvernement pour permettre à un capitaine corsaire et son équipage de « chasser » sur les mers en son nom les navires sous pavillon « ennemi ». Cela lui conférait un statut de militaire par procuration. En échange, le corsaire récupérait une partie des cargaisons capturées. C'était une peu onéreuse et rapide de se constituer une flotte de guerre. La course très répandue aux XVIII^e siècle et XIX^e siècles fut théoriquement abolie par la Déclaration de Paris en 1856. Les corsaires capturés étaient considérés comme prisonniers de guerre et non comme des pirates ou des flibustiers.

Pirate : Bandit qui parcourait les mers pour piller des navires de commerce pour son propre compte. Les pirates ne doivent pas être confondus avec les corsaires qui sont des civils faisant la guerre sur mer avec l'autorisation de leur gouvernement (grâce aux lettres de marque), selon les lois de la guerre, avec un statut équivalent aux militaires mais sans être soumis à l'autorité d'un état-major et au contraire d'une façon indépendante. La confusion résulte de plusieurs faits : jusqu'à la fin du Moyen Âge, les termes de corsaire et pirate, synonymes, étaient employés indifféremment (pour les distinguer, il faut qu'un Etat souverain délivre une lettre de marque - or l'Etat souverain n'apparaît en Europe qu'au cours des XVI^e et XVII^e siècles) ; les Corsaires faisaient la guerre aux nations ennemies en s'attaquant à leur commerce mais, sans ressources en temps de paix, ils devenaient pirates (comme Francis Drake). Cette apparence ne doit pas faire oublier qu'ils respectaient en général les vies et les biens personnels ; seul le navire et le fret faisaient l'objet de la prise, une enquête établissait si la prise avait été légitime et le bien était rendu si tel n'avait pas été le cas. Notons toutefois qu'un corsaire autorisé par un Etat particulier était qualifié de pirate par les Etats ennemis. Tout corsaire, donc, est un pirate du point de vue d'un Etat tiers.