Chronique maritime malouine pour l'année 1709

Pêche, course et long-cours

Marc Danigo

Introduction

Dans le royaume du « *plus grand roi du monde* », 1709 fera date pour une série de catastrophes humaines, économiques et financières qui laisseront de tristes souvenirs. L'année s'ouvre sur des négociations de paix séparées entre les belligérants pour tenter de mettre fin au conflit qui déchire l'Europe depuis l'accession au trône d'Espagne de Philippe V, petit-fils de Louis XIV (1700), opposant l'alliance des deux Bourbons aux Anglais, Hollandais, au Saint-Empire, à l'Autriche, au duché de Savoie etc.[1] et Louis XIV doit se plier aux exigences des Hollandais qui ne pensent pas laisser passer une si belle opportunité.

Les ports seront fermés en février 1709. C'est aussi l'année d'un terrible hiver qui congèle la France. « *Le rigoureux Hiver de 1709, dont la memoire durera long-tems, fit mourir par toute la France un nombre prodigieux d'Arbres, mais on remarqua que cette mortalité ne s'étendoit pas sur tous indifféremment.* » Le gel détruisit de nombreux arbres fruitiers et les récoltes de blé furent si mauvaises que la rareté du grain augmenta le prix du pain de façon exponentielle. « *On a donné de grands ordres à Paris pour les blés; mais ils ne laissent pas d'être encore fort chers. Il y a beaucoup de province qui en manquent; les intendants ont ordre de faire visiter les greniers dans leurs généralités. Il doit arriver cette semaine des vaisseaux qui en sont chargés.* »[2] Cette pénurie devait provoquer à Paris notamment des révoltes, une nouvelle famine et une mortalité énorme.

On a choisi, dans cette étude, d'orienter l'éclairage sur la mer et sur les côtes, plus précisément bretonnes, sous forme de chronique[3] où l'on suivra, après les nécessaires éclaircissements historiques et factuels, les aventures (le mot n'est pas trop fort) des marins de cette époque. C'est ainsi qu'une large place est donnée aux acteurs de l'année 1709, mais aussi à ceux dont l'expertise, la langue précise, voire poétique par moments, méritaient d'y figurer.

Dans cette étude, on s'attachera plus particulièrement aux mouvements des navires de Saint-Malo, esquissant une approche du commerce maritime de ce port breton pendant un conflit à l'échelle européenne. L'image très répandue de l'essor de ce port par la course, au point de lui décerner le titre de « cité corsaire » reste pourtant cette année-là bien relative au regard de son activité sur les côtes de Terre-Neuve et des échanges commerciaux au long-cours. Saint-Malo a su

1 La Guerre de Succession d'Espagne, 1701-1713

2 DANGEAU , Philippe de COURCILLON, marquis de, *Journal du marquis de Dangeau,* publié en entier pour la première fois par MM. Soulié, Dussieux,... 1854-1860, tome XII. p. 390, 16 avril 1709

3 Pour établir cette chronique, on s'est appuyé sur le très pédagogique travail de Joël Cornette, *Chronologie du règne de Louis XIV.* Paris, Sedes, 1997.

adapter les compétences de ses marins et l'audace de ses armateurs non seulement dans le cadre étriqué de la Manche à travers la course mais aux marchés qui s'ouvraient sur toutes les mers du monde connu à cette époque. Dans un portrait que dresse Eugène Sue du ministre de la Marine Pontchartrain fils, qui succéda à son père à ce poste, on peut lire un tableau saisissant de la situation dans laquelle se trouvait la France maritime de cette année si désastreuse de 1709 : « *L'année 1709 mit le comble à la misère qui régnait dans les ports. M. de Pontchartrainen fit à M. Desmarets, pour lors contrôleur-général, un tableau effrayant pour l'humanité, et le pria de le mettre sous les yeux du Roi pour sa décharge. Toutes les opérations du service furent suspendues à Toulon ; le prêt des soldats cessa. On fut contraint, faute de journaliers, de laisser couler à fond les vaisseaux ; les magasins des arsenaux, ceux du munitionnaire, tout fut dégarni et épuisé. On ne put garder les prisonniers de guerre, faute de subsistance à leur fournir. On fut obligé de retrancher les bâtimens qui allaient à la découverte pour être instruits de la navigation des ennemis. On eut recours à toutes sortes d'expédiens pour faire subsister les soldats. On fit porter aux hôtels des monnaies les pièces de canon de fonte défectueuses et hors de service, pour les convertir en pièces de monnaie de 1 sol et de 4 deniers. On permit aux officiers qui ne pouvaient subsister dans les ports, faute de paie, d'aller passer l'hiver chez leurs parens, ou de s'embarquer sur les armateurs, en en conservant cependant la quantité nécessaire pour le service des ports. Les communautés de Provence se prêtèrent à la triste situation où l'on était en fournissant le pain aux compagnies. »*[4] Et pourtant si l'on regarde les rentrées d'espèces venues des colonies espagnoles par les interlopes, on conviendra que cette année 1709 fut l'année de tous les records !

Dans les voyages qui vont être commentés à la suite, on voit s'établir (la course mise à part) un réseau d'échanges drainant du petit cabotage en Manche et Mer du Nord au grand cabotage dans l'Atlantique et la Méditerranée ou le long cours transocéanique. On peut ainsi établir des routes qui, même en cas de guerre reliaient Saint-Malo à divers points du monde. Un premier circuit envoyait les navires vers les villes de la Hanse jusqu'aux Pays Baltes, Estonie, Lettonie où l'on chargeait les précieuses graines de lin qui alimentaient les circuits de production de toiles bretonnes ou au contraire les intermédiaires hollandais souvent apportaient à Saint-Malo.

Un autre consistait à aller charger du sel, à l'île de Ré ou dans la baie de Bourgneuf ou au Croisic (on allait « prendre son sel ») pour aller le livrer au *Chapeau Rouge* ou au *Petit-Nord* à Terre-Neuve où depuis le XVIème siècle et les voyages des normands Cabot, Denys, Verrazzani, et du breton Cartier, vers le Canada et le Saint-Laurent, on a découvert de nouveaux gisements de morues. La *Grande Pêche* prendra de l'essor dans le dernier quart du XVIIè siècle où l'on compte environ 300 navires allant vers Terre-Neuve. Déjà, dit Anne Morel, on ne compte pas moins de 112 Terreneuviers dans le port de Saint-Malo en 1628.[5] Les Français s'installent au *Chapeau-Rouge*, ou sur la côte ouest de cette grande île où ils ont établi le port important de Plaisance et une multitude de petits *havres* émaillant la côte pour y établir les sécheries de morues. En face de ces côtes se trouvent les îles de Saint-Pierre et de Miquelon où l'on fait sécher les poissons à même la grève. De là on chargeait les cargaisons de morues séchées que l'on allait vendre à Bilbao, à

4 SUE, Eugène, *Histoire de la Marine Française.* Paris, Félix Bonnaire, 1837, tome V. p. 386-392

5 MOREL, Anne, *La Guerre de course à Sant-Malo de 1681 à 1715*. M.S.H.A. de Bretagne. Tomes XXXVII (1957), p. 10.

Bordeaux pour du vin, à Cadix pour de l'huile et des vins andalous, et jusqu'à Marseille, pour de l'huile de Provence, du savon, et des produits d'Orient comme l'alun qui arrivait par l'Italie. Cette époque florissante subira le contre-coup de la Guerre de Succession d'Espagne qui, par le Traité d'Utrecht qui faisait perdre à la France sa colonie de l'Acadie au Canada, la baie d'Hudson et Terre-Neuve, si importante pour le commerce et la pêche ! Néanmoins, sans pouvoir rester s'établir sur la grande île qui sera le privilège de l'Angleterre, la France conservera un droit de pêche dans la partie sud-est de Terre-Neuve que l'on nommera le « French Shore ». Au milieu du XVIIIè siècle, après la Guerre de Sept-Ans, l'influence de la France diminua brutalement dans la région puisqu'elle perdait le Canada et la Louisiane entre autres, mais conservait le Cap-Breton avec Louisbourg que l'on construisit à cette époque au sud de Terre-Neuve sur l'ancienne *Isle Royale*. C'est de cette époque que date le rattachement (provisoire) des îles Saint-Pierre et Miquelon. L' Angleterre affirme sa domination dans cette partie du monde.

Un autre circuit transportait toiles et quincaillerie vers les Canaries, puis aux Antilles Françaises ou aux foires espagnoles de Cartagena, Portobelo et Panamá. Dans le premier cas on en rapportait de Saint-Domingue ou de la Guadeloupe du sucre, du cacao et du tabac. Dans l'autre de l'indigo, des laines de Vigogne, de l'argent du Pérou, de l'or ou des bois rares du Mexique qui avaient transité par La Havane à Cuba où se réunissaient les flottes et les galions.

Un autre circuit amenait navires malouins de l'Europe vers la Guinée et l'Afrique subsaharienne et chargeait des noirs par la Compagnie de l'Assiente, l'organe officiel de la traite négrière, vers les Antilles Françaises et les Indes espagnoles. Un deuxième échange s'effectuait avec les productions locales citées ci-dessus. Sans oublier que les armateurs de Saint-Malo armaient aussi pour les Indes Orientales avec de meilleurs résultats que ceux qu'enregistrait la Compagnie du Port-Louis qui, depuis ses nouvelles installations de L'Orient, peinait pour rentabiliser ses coûts exorbitants.

Mais les rentrées financières dans le port malouin connurent une brève et formidable apogée par les retours de navires de la mer du Sud, des côtes du Chili et du Pérou actuels. En effet, alors que les anglo-hollandais et leur inégalable puissance navale verrouillaient les accès des colonies américaines aux produits européens transitant exclusivement de Cadix aux Antilles par Cartagena, Portobelo, Panamá, La Habana et Vera-Cruz selon un circuit jusqu'alors immuable, la « *Carrera de Indias* », la période de conflit de la Guerre de Succession d'Espagne (1701-1713) offrit aux entreprenants malouins une brèche dans le système. Près de deux siècles après Magellan et El Cano, près d'un siècle après les hollandais Schuiten et Le Maire, ils reprirent les passages délaissés par le détroit de Patagonie d'abord, puis, rapidement, par le Cap-Horn, pour créer, voyage après voyage, la tumultueuse et mythique route commerciale de la mer du Sud. Certes l'union des couronnes bourbonnes de l'Espagne et de la France offrait, pas toujours d'ailleurs, quelques facilités ou plutôt un flou plus ou moins entretenu entre les deux nations et leur histoire commerciale « de famille ». Les malouins surent en profiter plus que quiconque, forçant jusqu'à l'admiration de l'ennemi héréditaire, l'Angleterre qui comptait bien reprendre ce qu'elle considérait comme illégitimement acquis. Il y eut ainsi des opérations commerciales d'un fabuleux rapport qui, pour être peut-être trop voyant, entraîna une adhésion déséquilibrée par

rapport au marché nouvellement créé et une fin précipitée. [6]

On a inséré entre les récits de cette chronique et quelques éclairages historiques et économiques, des « brèves » laconiques de la guerre de course fournies par l'Amirauté de Brest. Elles y enregistrent les prises que font nos navires sur nos côtes ou plus au large, les jugements,[7] les mains-levées. C'est le côté « gagnant » de cette guérilla économique pendant que les escadres, ou ce qu'il en reste, des flottes conjointes de l'Espagne et de la France s'affairent en Méditerranée (Barcelone, Baléares, Málaga, Gibraltar) où dans les Caraïbes pour des escortes (Cartagena, La Habana, Saint-Domingue, Martinique et Guadeloupe) avant les grands déploiements vers Rio de Janeiro aux fortunes diverses que l'on sait. Des escadres corsaires patrouillent le long des côtes, enlevant des navires ennemis chargés de produits des Antilles, interceptant des convois, protégeant les côtes bretonnes des raids anglais et des tentatives de débarquement.

On a trop souvent expliqué la richesse de Saint-Malo par les fruits de la Guerre de Course ou le commerce interlope avec les colonies espagnoles de l'Amérique. Si ces pratiques, réduites dans le temps, ont réellement pu faire la fortune de quelques uns, l'activité qui a fait vivre la population de la région fut sans conteste la pêche à la morue, depuis le XVI ème siècle au moins. Encore faut-il préciser que la prépondérance relative de la course, sans doute plus « héroïque » que la pêche pour l'Histoire, a pu prendre de l'ampleur, justement parce que la Guerre de Succession d'Espagne a conduit « les alliés » (Angleterre et Hollande principalement) à s'attaquer aux entreprises de pêche à Terre-Neuve (confiscation des navires, destruction des installations, attaque sur les sites de pêche ou au retour en Bretagne dans la Manche). De ce fait de nombreux navires, empêchés, désarmés, ont dû se reconvertir au lieu de rester inutiles au port.

Il n'est peut-être pas inutile, à ce propos, d'expliquer sommairement le type de pêche pratiqué, dont l'autorité fut disputée par les Bretons, Basques, Normands ou Portuguais, dans cette région éloignée. De fait il existait deux types de pêche à la morue : la morue *verte* et la morue *sèche.* La première se pratiquait sur le navire dérivant sur le banc en pleine mer, ou *pêche errante*. Le poisson était simplement salé et le navire rentrait en Europe pour y être vendu. La saison ne pouvait être très longue car il fallait conserver au produit sa qualité pour la revente. Les clients de ce type de pêche étaient plutôt ceux de la capitale et du nord de la France. L'écoulement du produit se faisait par voie fluviale, les routes étant dans un état désastreux. Or les Hâvrais, le port du Hâvre de Grâce, bénéficiant de privilèges pour remonter la Seine, ôtait tout pouvoir aux malouins ou briochins d'y gagner quelque marché, d'autant que Fécamp, Granville, Dieppe ou Saint-Valéry étaient bien mieux placés que nos bretons. La Loire, elle, désservait mieux les

6 Voir pour cette période DANIGO, M., *L'or des toiles, l'argent des voiles. L'aventure interlope des marins bretons à la Mer du Sud, racontée par eux-mêmes et par d'autres témoins de l'époque. (1691-1725).* 1977-2017 et du même, *Adieu le Pérou ! (11 septembre 1717). Fin de l'âge d'or du commerce interlope breton à la Mer du Sud.* 2017.

7 Les jugement de prise était confié au *Conseil des prises* auquel les officiers de l'Amirauté faisaient parvenir un dossier d'instruction contenant la déclaration du capitaine, l'inventaire des papiers de la prise, le rapport de la visite de la prise effectuée par ces derniers en présence de l'armateur, d'un avocat, le capitaine du navire pris ou un officier. Après la visite de la cargaison, on scellait les écoutilles et l'on postait un garde pour empêcher tout vol, mais aussi tout débarquement clandestin de matières précieuses ou de marchandises de valeur qu'on voulait soustraire aux droits établis. Le Conseil délivrait, souvent trop tard au goût des armateurs, un jugement de bonne prise. Après quoi l'armateur était autorisé à vendre la cargaison aux enchères. Dans la salle du Ravelin, à Saint-Malo, « *proche la Grand' Porte de cette ville...les enchères avaient lieu à chandelle éteinte et rallumée troi fois. Ce n'était qu'à la troisième mise aux enchères que les marchandises étaient adjugées enfin au plus donnant et dernier enchérisseur.* » A. MOREL, Op. cit.

Olonnais que nos malouins. Le deuxième inconvénient était que cette pêche demandait des gens de métiers ; or la région de Saint-Malo était surtout agricole, paysanne donc.

C'est ce qui décidera les malouins à se tourner vers la pêche à la *morue sèche* ou pêche sédentaire et à s'orienter vers les marchés du sud de la France et de l'Europe grands consommateurs de ce produit. C'est là qu'excellèrent les malouins, à trouver les marchés lointains et à faire fructifier leur commerce par les échanges qu'ils ramenaient du sud de la France, de l'Espagne et d'Italie. Qu'appelait-on la morue *sèche ?* Les navires qui allaient faire leur saison ne pêchaient pas eux-mêmes, ne courraient pas les bancs. Ceux-ci s'installaient dans un *havre* (ainsi pourra-t-on pourra lire le havre Fichot, le havre Saint-Julien et d'autres). Des installations sur la côtes servaient ainsi d'une année sur l'autre qu'il fallait parfois remettre en état, voire reconstruire si les Anglais ou les Hollandais ou les proches esquimaux ne les avaient brûlées ou détruites. La pêche occupait une partie de l'équipage, à raison de trois par chaloupe ou « *batteaux* » à quelque distance. Ainsi les chaloupes ramenait à terre le poisson que le reste de l'équipage s'occupait à préparer et sécher le poisson à terre. Elle était débarquée sur une sorte de ponton de bois (le « *chauffaud »* ou « *échaffaud* ») et travaillée et salée avant d'être mise à sécher sur les grèves de galets (la *morue sèche*)[8] comme on le verra plus avant. Il y avait donc, émaillant la côte du *Chapeau-Rouge* des communautés de bretons dans de petits villages construits près des grèves. Ces installations et stockage de morues à terre constituaient, on l'a dit, en temps de guerre, des cibles faciles à anéantir par l'ennemi anglais ou hollandais. Pour sauver une saison de pêche dans le cas d'une attaque à terre, il fallait donc que le capitaine fasse, avant son retour (s'il parvenait à rentrer) la tournée des différents havres de la zone pour se procurer auprès de l'habitant des stocks de morues séchées par les pêcheurs locaux... avant d'affronter les risques de la navigation pour revenir en France, alors que les corsaires des nations ennemies les attendaient au large de la Manche ! Signalons enfin que, si la pêche à la morue *verte* pratiquée sur le banc demandait des marins confirmés, celle de la morue *sèche,* pratiquée à terre, n'avait besoin que de quelques pêcheurs, le reste de l'équipage travaillant au conditionnement du produit à terre. Les populations agricoles de l'arrière pays malouin pouvaient ainsi fournir la main-d'oeuvre nécessaire. « *Il était de notoriété publique jadis, on le trouve signalé dans les rapports des commissaires de marine ou des classes qui poussaient les jeunes paysans à s'embarquer sur les morutiers, affirmant qu'après deux ou trois campagne à Terre-Neuve, ils étaient devenus capables d'être incorporés dans les équipages des vaisseaux du Roi.* »[9]

Les extraits d'archives insérés dans la présente étude sont recopiés avec l'orthographe originale, parfois douteuse, souvent approximative au moment de transmettre des noms propres de lieux ou de personnes. Chaque fois qu'il paraissait nécessaire, on a ajouté les nécessaires majuscules et une ponctuation presque toujours absente. Dans les faits maritimes évoqués dans le texte ou en note, on a adjoint un éclaircissement ou une explication tirée de la grande *Ordonnance de la Marine de 1681,* texte fondamental et contemporain qui reprend les règles du droit maritime, tant pour la marine militaire que marchande, sur mer comme sur fleuves et

8 Wikipedia au mot « *Chauffaud* ». Voir plus loin, le descriptif de cette pêche.

9 JULLIOT de LA MORANDIERE, Charles, *L'Armement terreneuvier malouin avant la Révolution*. Mémoires de la S.H.A.B., tome XLI, 1961, p. 13.

canaux, ainsi que pour la pêche.

C'est aussi un hommage aux armateurs et aux marins de ce début du XVIII ème siècle et à leurs prouesses quotidiennes dans leur vie hasardeuse sur mer, de par le monde, ou près du port, en période de guerre et dans les conditions climatiques parfois extrêmes de cette si particulière année 1709.

I

Janvier 1709

L'année 1709 commence bien loin des côtes de Bretagne par un fait de guerre, isolé certes, mais important pour le commerce et la sécurité de l'approvisionnement de la France : l'attaque des forts anglais de la côte-est de Terre-Neuve. « *Le Sieur de Costebelle Gouverneur de Plaisance dans la Nouvelle France, ayant formé le dessein de conquérir les forts de Saint-Jean que les Anglois occupoient sur la côte orientale de l'isle de Terre-Neuve en Amerique, chargea de cette expedition le Sr. de St. Ovide, Lieutenant du Roi de Plaisance, qui s'etant mis à la tête de cent soixante quatorze hommes, avec lesquels il s'alla embarquer le 18 décembre 1708 à la Baye de Ste. Marie. S'étant rendu dans la rivière qu'on nomme la grande Saumoniere, il y débarqua son monde & ayant marché environ trente lieuës par terre à travers de la neige & des autres incommoditez de la saison, il arriva le premier janvier 1709 à deux heures après minuit, prés du principal Fort de St. Jean. Les sentinelles à la faveur de la nuit ayant aperçû les François qui s'avançoient à petit bruit, crierent,* qui vive, *mais on doubla le pas sans leur répondre, jusques à ce qu'on fut arrivé à la porte du chemin couvert, qu'on cria* vive le Roi [...] *Après que le Sr. de St. Ovide se fut assuré du Fort, & que le jour paru, il envoya dans le Village un Officier avec un Tambour, pour assurer les habitans qu'on ne leur feroit aucun tort ; on fit venir dans le Fort les chefs de famille au nombre de cent cinq, qui remirent leurs armes dans le Fort, consistant en six cens fusils, trente paires de pistolets & plusieurs sabres ...* »[10]

Raphaël Dordelin qui vient d' entrer dans le port de Saint-Malo avait quitté la zone depuis quelques temps déjà. En ce début d'année 1709, le capitaine de l'***Hirondelle***[11] se présente au greffe de l'Amirauté de Saint-Malo devant le procureur du Roy, le lieutenant général Gouin de Beauchesne, un pionnier de la mer du Sud, il n'y a pas si longtemps,[12] assisté du sieur Bernard

10 *La Clef du cabinet des Princes, ou Journal Historique sur les matières du tems*, T. X, mai 1709, p.314.

11 L'***Hirondelle*** était un navire d'environ 130 tonneaux, armé de 14 canons et 55 hommes d'équipage. Déclaration du capitaine Raphaël Dordelin, sieur de Larivière, capitaine, 9B478 4 janvier 1709 fol. 123-125.

12 Gouin de Beauchesne, fut à la tête d'une expédition de la « Compagnie de la Mer du Sud » chargée de poser les bases d'un commerce avec cette région et d'implanter une colonie française dans ces territoires. Il fut le premier fançais à atteindre l'Océan Pacifique par le détroit de Magellan (21 janvier 1700) peu avant que le nouveau roi d'Espagne, Philippe V, petit-fils de Louis XIV n'arrive à Madrid pour occuper le trône, faisant de la France son alliée... et s'attirant consécutivement une coalition d'ennemis durant les longues années de la Guerre de Succession d'Espagne (1701-1713). Ce voyage inaugural allait entraîner après lui la formidable épopée du commerce interlope breton juqu'en 1720 approximativement. Voir, par exemple, « *Duplessis, Périple de Beauchesne à la Terre de Feu (1698-1701). Une expédition mandatée par Louis XIV. »* Texte établi et annoté par Julie BOCH, présenté par Marie FOUCARD. Transboréal, 2003 – VILLEFORT, *Journal de l'expédition de Gouin-Beauchesne* in DE BROSSES : *Histoire des navigations aux Terres Australes*, Paris, Durand, 1756. T.II, Liv.III, p.116-117 – DANIGO, Marc, *L'or*

Grout. Il est arrivé la veille d'un voyage de près de dix mois, sans dégâts apparents et a pu faire sa route et son commerce dans des conditions que l'on verra assez satisfaisantes à une époque où revenir à bon port avec son navire, son équipage et une cargaison saine relève de l'exploit, voire de l'exception. On avait armé ce navire de 130 tonneaux, dans la moyenne de ceux qui partaient vers Terre-Neuve où l'on armait également de plus grands de 200 à 250 tonneaux et des équipages en conséquence. Arrivé en zone de pêche, l'équipage était réparti selon les spécialités : les *capalaniers*[13] qui pêchaient les appâts, les pêcheurs proprement dit et tous ceux qui traitaient à la suite le poisson dans les différentes faces d'élaboration du produit comme les *chafaudiers*, *décoleurs*, les *trancheurs*, les *saleurs*, les *graviers, les presseurs* etc... dont on reparlera plus loin.

Dordelin revient en effet de Bilbao (Biscaye, Espagne) après y avoir vendu la morue qu'il avait pêchée au *Chapeau-Rouge*, côte de Terre-Neuve. Mais, pour tout dire, ce chargement, il l'avait bien gagné,[14] car l'Anglais qui rodait dans ces eaux convoitées avait surgi pour tout détruire. « *Il entra*, raconte le capitaine, *trois navires anglais qui mirent à terre audit lieu du Grand Bancq ou etoient les poissons qui devoient composer sa cargaison, partye desquels au nombre de deux cent trente quintaux etoient deja dans un charoy. Lequel charoy ainsy que les dittes morues furent par lesdits ennemys bruslés & perdües a la coste. Ensuitte attaquerent le vaisseau du déclarant qui soustenoit un combat de neuf heures de temps qu'a la fin ils l'abandonnerent ainsy que la coste. »* Il doit alors faire la tournée des « havres » pour acheter tout ce qu'il est possible de morues pêchées et séchées par les locaux et compléter ainsi sa cargaison. Il avait ordre d'aller ensuite à Marseille vendre sa cargaison, mais « *ayant esté contrarié par les vents* » il a dû se réfugier sur la côte de Biscaye et la vendre à Bilbao, enfin, la partie qui n'avait pas été avariée par le mauvais temps et l'eau qui avait mouillé la cale !

Cargaison souillée « *par le meschant temps qu'il a souffert pendant la traversée* », décharge frustrée à Marseille : adieu le fret d'huiles et de savons de Provence et les vins andalous de Cadix! Il reçut donc d'autres ordres, avant de remonter à Saint-Malo où on l'attendait plus tard, de caréner puis d'aller courir « *contre l'ennemi de l'Etat* ». Sans grand succès d'ailleurs, puisque « c*e que faisant le mesme jour, sa grande vergue cassa & fut obligé de mettre son mast de hune de rechange a écarer* (écarver)[15] *laquelle vergue avec gaburonne*. » Mais en fin de compte, il avait réalisé l'essentiel, ramener le navire et l'équipage au complet.[16] On ignore la cargaison qu'il ramena de Bilbao de même que les résultats financiers de son périple. On peut supposer qu'il y avait chargé des laines de Castille. S'ils avaient souffert de tempête en revenant d'Espagne, il était rentrés à Saint-Malo avec des températures plutôt clémentes pour la saison.

En traversant le quartier de Mer Bonne, Dordelin ne fut pas vraiment surpris de voir tout le quartier sans dessus-dessous car, alors que s'ouvrait sa campagne, on s'apprêtait enfin à

---

des toiles, l'argent des voiles. L'aventure interlope des marins bretons à la Mer du Sud, racontée par eux-mêmes et par d'autres témoins de l'époque. (1691-1725). 1977-2017. *Non publié.*

13 *Capelanier* : Celui qui pêche le capelan, poisson qui sert d'appât à la pêche à la morue.

14 « *L'équipage n'a point de salaire jusqu'à ce que la pêche soit finie ; mais avant de s'embarquer, on donne à chacun de ceux qui le composent, une somme qu'on regle suivant leur métier & le service qu'ils rendent. Cette avance s'appelle le* pot de vin. » Jacques SAVARY des BRUSLONS, *Dictionnaire Universel du Commerce*. Paris, Estienne et fils, 1748, tome III, p. 475.

15 Il s'agit d'assembler de fortune un mât de hune avec le mât inférieur, ou ici, le mât de hune avec la vergue au moyen d'une pièce de bois pour fortifier l'assemblage (la *gaburonne* ou *jumelle*).

16 *« ... l'un desquels nommé Pierre Goupy officier major etant a la chasse a la coste de terre neuve, son fuzil ayan crevé s'estropia de la main gauche. »*

commencer les travaux d'agrandissement de la ville. Depuis le XIIème siècle en effet, Saint-Malo avait périodiquement renforcé ses remparts sans toutefois offrir davantage de place à une population croissante au point que dans les dernières années du règne de Louis XIV, l'argent du commerce et de la course aidant, et les insultes des anglais se répétant, Vauban avait suggéré au monarque vieillissant des travaux d'agrandissement et de défense dans ce cerceau de pierre qui étranglait les habitants. Dès 1701, le maître de la poliorcétique avait dessiné un premier *accroissement du fief,* consistant à repousser l'ancien rempart au sud du château vers la mer. Vauban mourut alors que les travaux n'avaient pas encore commencés et c'est en 1708 que l'ingénieur Garangeau entreprit les premiers travaux en comblant l'ancien port de mer Bonne et en construisant un rempart neuf depuis la Grand-Porte à la Porte Saint-Vincent et la tour Générale. Deux ans plus tard, on avait ainsi dégagé un espace qui devint le quartier Saint-Vincent où les capitaines et armateurs enrichis allaient édifier dans les années suivantes leurs beaux hôtels de pierre. Le quartier était pour lors en plein bouleversement et la circulation encore plus difficile. Des navires venaient de toute part à Saint-Malo apporter des matériaux de construction que voituraient des cohortes de charrettes et tout ceci donnait du travail aux gens des campagnes qui ne s'étaient pas employés à la décharge des navires où aux pêcheurs de morue dont l'hiver clôturait la saison.[17]

Au lendemain de sa déclaration, le capitaine Dordelin en vacant à ses occupations sentit que le temps allait changer. Et en effet, brusquement le surlendemain, dimanche 6 janvier, jour de l'Épiphanie, le thermomètre dégringole et s'affole. On appréciera donc le contraste dans le récit suivant. Quelques jours plus tard était rentré le ***Saint-Jean*** de la Martinique,[18] de 80 tonneaux, avec un petit chargement de sucre et de cacao. Il venait des tropiques pour buter contre l'âge glaciaire et de surcroît, à la suite d'un coup de vent polaire qui avait bien agité la rade de Dinard, un corsaire (le ***Hardy***) mal amarré à son mouillage, l'avait éperonné en plein port. Les dégâts étaient considérables car le navire abordeur, l'endommageant sérieusement après lui avoir cassé « *son beaupré, mats de hune, hune & la teste du mats de mizaine & ensuitte le grand mats …*» l'avait fait chasser et perdre ses câbles et ancres. Et ce n'est pas tout ! Car, pour comble d'infortune, la chaloupe qui devait conduire l'équipage à terre, abordée par le ***Hardy*** « *s'en fut en derive, ce qui a empesché l'equipage dudit declarant de le venir avertir a terre en Solidor[19] ou il etoit malade ! »*

Jugement du 7 janvier 1709, déclarant de bonne prise les navires : la ***Ville de Brude****, rançonné 50 livres sterling par le capitaine Luce, commandant la double chaloupe la* ***Pucelle****, de Calais - Le* ***Mercure Volant****, de Cork, pris par la Frégate le* ***Marquis de Roy****, capitaine Smith - Le* ***Saint-Francois****, de Bayonne, repris sur deux chaloupes de Guernesey, par la frégate du Roi la* ***Bellone****, capitaine de Bouteville - L'****Espérance****, de Hambourg, pris par le commandant Duguay-Trouin - Le* ***Saint-Julien,*** *de Saint-Malo, repris sur trois navires de Flessingue par les capitaines Bouteville-Grave et Daniel et l'escadre de Duguay-Trouin - Le* ***Marchand****, de Monsaraz, pris par le navire le* ***Saint-Esprit****, capitaine Raoul (11 février).*[20]
Lettre de M. de Pontchartrain aux officiers de l'Amirauté, du 9 janvier 1709, *portant que « le Roi voulant faciliter le transport des bleds en Espagne, défend aux armateurs d'arrester les bâtiments hollandais munis de passe-ports, qui*

17 D'après PRAMPAIN, Edouard, *Saint-Malo historique*. Bruxelles, Editions Culture et Civilisation, 1977, pp. 87-88. (Réimpression de l'édition de 1902)

18 Déclaration du capitaine Charles de Saint-Quentin, du 10 janvier 1709 ADIV, 9B478, fol. 125-126.

19 La tour Solidor, dans le quartier de Saint-Servan. C'est actuellement un musée des Cap-Horniers.

20 DELOURMEL, Louis et HAUCOURT, G. d'., *Inventaire sommaire des Archives Départeentales antérieures à 1790.* Série B – Cours et Juridictions. T. IV, Amirauté de Léon, p. 25-29.

seront chargés de cette denrée pour la porter à Cadix. » (19 janvier).[21]

Il était venu également un Hollandais, avec un nouveau coup de froid. Il se nommait la ***Perle*** d'Amsterdam[22] *« suivant le passeport de S.M. & de S.A.S. Monsieur l'Amiral du 7e d'octobre dernier & autre permission expresse du 19e d'aoust aussy dernier. »* Ce navire de 260 tonneaux apportait des planches de chêne et de sapin pour le compte du sieur Denis Becard pour *un « navire neuf qu'on bastit en ce port »* ainsi que des fromages de Hollande. On avait convoqué comme en pareil cas le sieur Hervo, *« cortier & interprette juré de ce siege »* pour traduire la déclaration du capitaine devant le Greffe. Dehors, on peut imaginer le travail des ouvriers occupés de décharger le navire dans ces conditions météorologiques ! Même si en bord de mer et sous le climat habituellement tempéré de Bretagne, le gel était moins mordant qu'ailleurs, le mauvais temps allait encore durer quelques jours.

Et, justement, cette frégate corsaire le ***Hardy*** n'était pas arrivée seule mouiller dans la rade puis qu'elle courrait de conserve avec le ***Brilhac*** dans la Manche. A eux deux, il venaient de capturer un vaisseau hollandais qu'ils avait amariné et mené jusqu'à Saint-Malo. Jean Vié, le justement nommé, marchand sur le ***Cygne*** en rade depuis le 20 décembre, avait bien vu le climat se dégrader et la manœuvre hasardeuse du Hollandais au point que le douze janvier dernier il « *avertit plussieurs fois l'officier qui faisoit porter l'ancre, en l'avertissant qu'il mouilloit mal »* sur un de ses câbles, compte tenu des bourrasques d'un vent qui tournait « *& qu'inmanquablement qu'il le offencerent ledit cable en nordest en sorte que ce mesme cable & ancre de laditte prise a coupé ce cable du vaisseau dudit declarant a vingt brasses… »* Au tribunal du greffe de l 'Amirauté il est donc venu rendre responsables tous ceux à qui appartient laditte prise. Mais le travail pour essayer de réparer les dégats l'a occupé jusqu'à ce jour et *« n'ayant pas pu descendre plustost a terre par la continuation du mauvais temps »*[23], il n'a pu déclarer qu'aujourd'hui.

*Jugements du 23 janvier 1709, declarant de bonne prise les navires: la **Marie-Galley**, de Londres, pris par la frégate la **Dauphine**, capitaine du Gouyon-Miniac - La **Catherine**, de Middelbourg, pris par les frégates la **Gloire** et l'**Astrée**, capitaines de la Riffle et de Kerguelen (13 février) - Jugement du même jour donnant main levée de la barque la **Jeanne Victorieuse**, de Croisic, reprise sur des corsaires de Jersey, par deux pêcheurs de Porspoder.* [24]

Il y a ainsi des noms de navires qui portent en eux des relents de catastrophe, au point que l'on arrive à se demander quelles idées ont motivé leurs propriétaires à les baptiser de la sorte ! La ***Galère*** de Saint-Malo, un navire de 140 tonneaux et 12 canons, servi par 45 hommes, est une unité que l'on a armée pour la pêche à la morue, une des spécialités du port de Saint-Malo.[25] Elle était partie à la mi-mai 1708 pour Terre-Neuve, au Havre Fichot puis au Grand-Saint-Julien[26]. D'ailleurs pour s'installer dans un havre on ne faisait pas ce que l'on voulait. L'Ordonnance de la Marine d'août 1681 avait fixé les règles d'attribution des places des sécheries sur le rivage. Le premier

21 Idem.
22 Déclaration de Cornelius Neheman du 15 janvier 1709, ADIV, 9B478, fol. 126 R.
23 Déclaration de Jean Vié, marchand sur le navire le ***Cygne***, de Saint-Malo, du port d'environ 300 tonneaux, du 15 janvier 1709. ADIV, 9B478, fol. 126.
24 DELOURMEL, L. et d' HAUCOURT, G., op.cit., pp. 25-29.
25 Déclaration de Jacques Lair, capitaine de la ***Galère*** du 23 janvier 1709. ADIV, 9B 478, fol° 127-128.
26 Il s'agit d'une île au sud des îles Fichot, au nord-est de Terre-Neuve.

arrivé sur place inscrivait sur un document le nom du navire, du capitaine, l'importance de l'équipage et s'établir sur le site. Les suivants devaient compléter la même fiche et respecter les emplacements déjà occupés[27]. De même l'article VII interdisait aux navires qui arrivaient « *de jetter le Lest dans les Havres, de s'emparer des Sels & Huiles qui s'y trouveront, é de rompre, transporter ou brûler les Eschaffaux, lesquels appartiendront aux Maîtres qui auront fait choix des Havres ou Galets sur lesquels ils auront été laissez.* » Mais, cela valait pour les compatriotes, par pour les nations concurrentes ou ennemis. D'ailleurs, l'apparition de deux « Flessinguois » en pleine saison de pêche força l'équipage à regagner le bord et se précipiter sur les « manœuvres [28]» pour mettre à la voile et fuir l'ennemi, abandonnant ainsi des milliers de morues qui séchaient sur les grèves alentour. Las ! il était facile d'empêcher le malouin de quitter la rade en fermant la sortie. Une chaloupe des Hollandais vint au bord de la Galère et ils « *leur demanderent s'ils voulloient se ranconner & qu'ils auroient bonne composition.* » Refus de l'équipage, ce qui valait déclaration d'hostilités. Les deux vaisseaux flessinguois, nommés le ***Bourbon*** et le ***Griffon*** bloquerent alors l'entrée du Hâvre Fichot pendant huit à dix jours avant de lever l'ancre et disparaître, au bout desquels « *le declarant fist remaster sondit navire, calfaster & en etat de prendre la mer.* » Heureusement, il avait bien chargé des barriques d'huile. C'est que c'était quand même du travail tout cela ! En arrivant en havre, on avait remis en état le *chaufaud* et on avait été obligé de refaire des *cajots* qui avaient bien pourri pendant l'hiver, avec les pluies et les glaces. C'est dans ceux-ci qu'on fait l'huile. Assurément il fallait avoir l'estomac solide pour supporter ces pourritures liquides ! A l'aide de planches, les gars avaient construit des bacs de trois mètres de côté sur un de haut à peu près, au fond desquels on fabriquait une sorte de cône en branches de sapin que l'on recouvrait de serpillières qui serviraient de filtre. Les *décolleurs* qui enlevaient les foies les jetaient dans des bacs que les mousses vidaient un peu plus loin dans le *cajot*. Les foies fermentaient là-dedans dans un frémissement de bulles d'une extême puanteur pour former un liquide, formé d'eau, d'huile et de sang qui noircissait. Huit à dix jours plus tard, les liquides filtrés par les serpillières se séparant et l'huile remontant, on vidait la partie inférieure pour ne garder que le liquide gras qu'avec un robinet supérieur on transvasait dans une barrique. Mais bon sang, quelle infection ![29]

Dans sa précipitation pour faire voile du havre, il dut abandonner sur place ses 9 barques de pêche et 26 tonneaux de sel « *le tout marqué de la marque dudit navire la* ***Galère****.* » De là il fit route vers Marseille, en compagnie d'un autre navire le ***François-Xavier.*** La navigation ne posa semble-t-il pas de problème de Terre-Neuve vers l'Espagne, le Portugal, le détroit de Gibraltar et la côte andalouse jusqu'à atteindre les Baléares. Mais lors du passage entre Minorque et Majorque,

27 *Ordonnance de la Marine*, Livre V, Titre VI, articles I à VI. « *Plusieurs accidents dus aux courses pour la possession des havres de pêche, ayant entraîné la disparition de marins, l'Ordonnance du 8 mars 1702 interdit aux capitaines de mettre les chaloupes à la mer avant que le navire ne soit mouillé. En effet, certains d'entre eux ont pris l'habitude, étant encore en haute mer, d'envoyer des chaloupes qui "régatent" pour arriver les premières sur les "graves" et en prendre possession.* BERNET, Etienne, Extrait de la *Bibliographie Francophone de la grande pêche*. Édition Association Fécamp Terre-Neuve, 1998 http://www.fecamp-terre-neuve.fr/Historique/1702-1897.html

28 C'est le terme pour l'ensemble des cordages du navire.

29 Ces notes sont inspirées du travail de ROUSSEL, J., *La morue et l'huile de foie de morue.* Sens, Goret et Cie, 1900, pp. 60-61. Ces huiles fabriquées par des procédés aussi rustiques ne convenaient absolument pas à l'application phramaceutique que l'on connaît, pour le malheurs de certains, depuis quelques dizaines d'années, mais à l'éclairage des lampes quand l'huile de baleine faisait défaut.

patatras, tout s'effondre! La ***Galère*** est capturée par deux autres Flessinguois, l'***Inconnüe*** & le ***Chasseur***. Le navire maîtrisé est amariné, le capitaine et quelques officiers probablement mis au bord d'un des Hollandais et mené jusqu'à Gênes. Là, le capitaine est mis à terre mais on ne sait plus rien de l'équipage. Le consul de Gênes[30], ayant été sollicité, met le capitaine sur une tartane qui le conduit à Marseille, sa destination initiale, mais bien sûr sans navire ni cargaison ! Puis l'infortuné eut tout le temps de voir le désastre de l'hiver s'abattre sur la France lorsqu'il dut la traverser pour rentrer par ses propres moyens du port phocéen à la cité corsaire !

La ***Couronne***[31] en revanche eut plus de chance que la ***Galère*** dans sa campagne de cinq mois seulement. C'était un navire de mêmes caractéristiques que le précédent[32] qui sortait trois mois plus tard pour la même destination du Chapeau-Rouge et, arrivé à Plaisance, on avait déchargé son sel, des vivres « *& autres choses propres pour le pays.* » Puis le capitaine avait fait recharger aussitôt *« quatorze cent vingt quinteaux de morues seiches, vingt sept barriques, deux tierçons d'huille, le tout pour le compte du sieur de Blancq-Pignon, Baillon & consorts & autres.* » Reparti le jour de Noël, la ***Couronne*** avait ensuite fait son retour à Saint-Malo en un mois, quittant le froid de Terre-Neuve pour retrouver le pôle à Saint-Malo !

Quatre jours plus tard rentrait le ***Solide***, lui aussi parti à Terre-Neuve, au Petit-Nord, deux jours seulement avant la ***Galère***.[33] Un peu plus gros que ce dernier (il jauge 200 tonneaux pour 56 hommes d'équipage et 20 canons), il prit un navire anglais sur sa route vers Terre-Neuve, le ***Bon Accord*** qu'il rançonna pour 500 livres sterling et prit à son bord, comme il était de coutume, deux otages qui restèrent avec l'équipage pendant la saison de pêche de fin juin à mi-septembre. Pour lors les glaces s'étaient retirées. On avait peut-être retrouvé les installations construites dans le havre. Quelques jours pour se remettre du voyage et remettre en ordre les logements, les magasins à matériels et le *chaffaud* où l'on traitait le poisson, le *cajot* etc. Puis vint le moment de jeter les sennes depuis le rivage pour capturer les capelans, ces petites moruettes qui vont servir d'appât aux grosses morues voraces. Deux chaloupes étirent la nasse qui va tenter d'emprisonner le poisson et qui sera progressivement halée vers le bord. Les capelans ainsi capturés sont distribués dans les chaloupes montées par trois ou quatre pêcheurs qui vont lancer leur ligne avec un unique hameçon appâté. Le poisson pêché est ensuite déchargé depuis la barque jusqu'au *chaufaud*, cet sorte de ponton construit perpendiculairement au rivage à hauteur d'homme. Là intervient le *décolleur* qui tranche la tête de l'animal et récupère les viscères et les langues que l'on mettra à saler et le passe ensuite au *trancheur* qui ouvre le poisson en deux sur toute sa longueur et ôte l'arrête, prenant bien soin de séparer le foie des viscères et de les mettre de côté, chaque partie dans son bac correspondant. Les poissons ainsi ouverts passent ensuite entre les mains expertes du saleur qui sait appliquer la dose correcte pour la conservation, tout en évitant de

30 « *Les Maîtres qui aborderont les Ports où il y a des Consuls de la Nation Françoise, seront tenus en arrivant de leur représenter leurs congéz, de faire rapport de leurs voyage, & de prendre d'eux en partant un certificat du tems de leur arrivée & départ & de l'état & qualité de leur chargement.* » *Ordonnance*... Livre premier, Titre IX, art. XXVII, p.81.

31 Déclaration de Jacques Louvel , capitaine de la ***Couronne***, du 25 janvier 1709. ADIV, 9B 478, fol° 128-129.

32 Les Terreneuviers jaugeaient la plupart du temps entre 100 et 300 tonneaux. Ceux qui allaient à Plaisance ou sur la côte ouest pouvaient éventuellement compter sur les pêches des habitants de l'île pour compléter leur cargaison jugée insuffisante. En revanche ceux qui allaient plus au nord, sur la côte du « Petit-Nord » justement, pêchaient dans des parages inhabités, libérés des glaces, à partir des mois de mai-juin.

33 Déclaration de Pierre Le Duc, sieur de Hautpignon, capitaine du navire le ***Solide*** du 29 janvier 1709. ADIV, 9B478, fol. 131 et 134.

gaspiller l'or blanc de Bretagne, de l'Aunis ou du Poitou. Les mousses, on les appelle *graviers,* se chargeront ensuite de déposer les morues sur les graves ou pierres de la grève ou sur des claies de la concession pour entamer le processus de séchage, et de les retourner suivant les observations du chef d'équipe des saleurs.[34]

C'est avec sa cargaison de morues sèches que le ***Solide*** fait route vers Cadix où il arrive sans encombre le 13 octobre, y laisse ses otages, sans doute contre le paiement de la rançon par le billet de rançon sur un établissement du port andalou !

Il en repart aussitôt après pour Marseille où il entre le 11 novembre. « *Declare qu'audit lieu de Marseille il a esté obligé de prendre des gens de journée pour recharger & s'aprester a ressortir duquel lieu, attendu que son equipage ne c'est point rendu a bord pour se pedier (?), a l'arrivée duquel navire en ce port son dit equipage ont tous desendu a terre & abandonné lequel navire… »* La précision suivante indique que le navire ne devait pas être en très bon état car l'absence d'équipage pendant la relâche fit empirer l'état de la cale. *« … ce qui fait qu'il a monté beaucoup d'eau dans le navire, contre lesquels le declarant proteste pour son armateur de se pourvoir contre eux*. » Le capitaine a également été contraint de donner congé à deux de ses hommes, des inutiles, proteste-il « *n'estant capable de rendre service dans le bord, estant tousjours gasté de vin, pour lesquels il leur a fait donner leur passeport & leur conduitte.* » Peu avant Noël le navire reprend la mer, après avoir chargé une cargaison dont le détail n'est pas mentionné. On peut imaginer que selon l'habitude, elle se composait d'huile de Provence, de savons, peut-être de cires et de produits d'Orient. Sur sa route vers le détroit de Gibraltar, il a dû forcer de voile pour échapper à *deux vaisseaux de guerre de Toulon,* peut-être des anglais qui croisait pour intercepter des convois de blé en provenance d'Orient. Cet effort demandé au bateau *« a fait casser son grand mats de hune par la force de voille qu'il portoit »* et d'autres intempéries qui ont rendu « *lequel navire le* ***Solide*** *fort eveux*[35] *& aprehende qu'il y ait des marchandises qu'il a chargée auquel lieu de Marseille mouillée, ce qui ne ce peut voir qu'à decharge d'iceluy. »*

Le ***Solide*** rentrait le 29 janvier 1709. Deux jours plus tard, fin du mois, outre le trafic habituel des barques et gabarres du petit cabotage, pas moins de trois navires viennent déclarer à Saint-Malo. Le premier était plutôt occupé au cabotage. D'ailleurs on s'étonne de voir ce ***Saint-Jacques*** de Brest, de 250 tonneaux avec seulement 25 hommes déclarés dans l'équipage, à moins que ce soit une erreur du greffe ! [36] Pour tout dire, le navire n'est pas rentré puisqu'il a été pris par des corsaires de Guernesey alors qu'il faisait route de Camaret pour aller à Dunkerque avec un chargement de sel.[37] « *Sur les deux après minuit, ils furent pris par un corsaire de Guernezey nommé la* ***Revanche****, capitaine Des Marest.* Le corsaire amarine le navire « *qui étoit lors comme auparavant fort eveux a ne pouvoir avanger a l'eau, & l'ayant abandonné coula bas. »* L'équipage du ***Saint-Jacques,*** passé sur le corsaire, est mis à terre à Guernesey et rembarqué dès le lendemain sur *« un*

34 SAVARY des BRUSLONS, Jacques, Op. Cit., p. 472 - Le musée de Bretagne de Rennes à élaboré une video d'animation didactique très réussie sur ce style de pêche, à partir des gravures de Duhamel du Monceau de l'Encyclopédie de Diderot-d'Alembert : www. musée-bretagne.fr/expositions-et-evenements/espositions-passees/terre-neuve-terre-neuvas/ « *La pêche sédentaire.*»

35 Plein d'eau, qui prend l'eau.

36 Déclaration de *Pierre Hamel, capitaine, Pierre Barabé, pilotte, Noël Meunier, maistre, Adrien Doudenard, contremaistre, les tous cy devant sur le vaisseau le* ***Saint-Jacques*** *de Brest,* du 31 janvier 1709. ADIV, 9B478, fol.132

37 C'est qu'il venait de plus loin, de Bourgneuf, de l'île de Ré où il avait pris son sel ?

paquebot qui etoit prest a sortir. » L' ***Emeraude***[38] n'est qu'une barque de Royan qui venait livrer une quarantaine de tonneaux de vin de Bordeaux et qui connut un parcours semé de dangers. Car, chassée par des corsaires des iles anglo-normandes, elle dut forcer de voile, ce qui entraîna comme souvent de la casse qui l'obligea à se réfugier dans la rivière de Quimperlé (la Laïta, évêché de Cornouaille). C'était une relâche inhabituelle nécessitant un pilote lorsque l'on ne connaissait pas cet estuaire qui désormais sert de limite entre le Finistère, à l'ouest, et le Morbihan. *« La mer etant fort agistée, en attendant un pilotte, son navire toucha deux fois, & enfin entra laquelle riviere lequel jour 7ème* (de novembre 1708) *ou il fist remaster son dit navire de son mats d'avant. »* Sorti de la ria de Quimperlé, il dut encore, à cause des vents contraires, aller s'abriter à Camaret. Il n'en était pas plus tôt sorti qu'il dut subir la chasse de deux corsaires de Jersey qui l'obligèrent à entrer au havre de Portsall (au nord de Brest). De là, entrant dans la Manche, il est contraint de relâcher à Batz (en face de Roscoff), tout ceci pour être finalement pris par deux corsaires de Guernesey en quittant sa relâche ! Amariné et remorqué jusqu'à Guernesey « *ou il a esté prisonnier jusqu'au vingt neuf janvier qu'il fut en barque sur un vaisseau pacquebot* q*ui l'a apporté en ce port. »*

x

xxx

C 'est à François Pouldecoeur du Bocage de se présenter désormais au greffe de l'Amirauté. Le ***Michel***,[39] est une frégate d'environ 200 tonneaux, armée de 20 canons. Elle appartient au sieur Le Breton de La Pacollinais et consorts. C'est un trois mâts de taille courante à l'époque, léger et manœuvrant, à l'aise tant au long cours qu'à la course, au commerce transocéanique qu'à la pêche à la morue comme beaucoup d'embarcations de ce type que l'on construisait à Saint-Malo. On les armait, selon l'expression, « *en guerre et marchandises* ». Avec 20 canons, à moins que ce ne soient que des pierriers assez peu efficaces, il était capable de se sortir d'embarras si un corsaire de même taille venait l'approcher. Il pouvait à son tour impressionner des bâtiments plus petits qu'il pourrait trouver sur sa route. En cas de rencontre avec des vaisseaux de 30 canons et plus, mieux valait compter sur ses qualités voilières et sa vitesse pour esquiver l'ennemi. On l'aura compris, la France est en guerre en 1709, comme très souvent pendant le long règne de Louis XIV[40] et, sur mer, la guerre d'escadre, trop coûteuse et déséquilibrée depuis les désastres de 1692[41] et 1702, les affaires de Méditerranée, et la surpuissante coalition navale de l'Angleterre avec la Hollande n'est plus à l'ordre du jour. On a choisi une autre tactique : celle du harcèlement par la guerre de course. De Dunkerque à Bayonne sur l'Atlantique, à Marseille et Toulon en Méditerranée, les Jean Bart,

38 Déclaration de Paul Le Moyne, maistre de barque, du 31 janvier 1709. ADIV, 9B478, fol°137.
39 Déclaration de François Poldecoeur du Bocage, ADIV, 9B478 du 31-01-1709, fol. 133-134.
40 Louis XIV, roi guerrier : sur les 54 ans de son règne, la guerre occupa pas moins de 33 années !
41 Respectivement La Hougue et Rande (Vigo) contre les flottes anglo-hollandaises.

Duguay-Trouin, Courserac, Saint-Paul, Du Clercq, Corbin, Cassard guettent les convois, isolent des bâtiments, avec le désagréable concours d'une tempête, pour aborder, rançonner ou amariner l'ennemi. Mais l'ennemi nous le rend bien d'ailleurs comme on le voit tout le long de cette chronique. Certains bâtiments sont parfois capturés puis repris par un compatriote quelques heures ou quelques jours plus tard et peuvent ainsi passer de prise à prédateur lors d'une rencontre postérieure.

Le ***Michel*** a été armé également pour le Petit-Nord et a appareillé de Saint-Malo le 22 mars 1708 avec ses 70 hommes pour aller « *a l'isle de ray prendre son sel* » où il arriva 15 jours plus tard. Et après trois semaines pendant lesquelles il a chargé son sel et complété ses « rafraîchissements » ou vivres, il en est resorti pour faire sa route jusqu'au havre du Petit Maistre de Terre Neuve. Après 19 jours de mer, sans incident semble-t-il et une courte relâche, « *fut dans celluy de Fichot*[42] *ou il havra le vingt quatrième (de may) ou il fist faire ce qui etoit necessaire pour faire la pesche du poisson morües.* » Le Hâvre Fichot est bien fréquenté par les malouins mais on ignore s'il y a d'autre navires sur zone. La pêche se passe sans incident notoire, pas d'accident non plus pendant les trois mois environ du séjour. Les morues ont été débarquées avec les chaloupes, préparées sur les *chaufauds* et salées. Quand elles ont « pris leur sel » afin « d'éponger » l'humidité des chairs, on les a lavées puis égouttées sur des sortes de claies appelées *galaires,* sur lesquelles elles ont été retournées quatre fois quotidiennement, de jour comme de nuit. Il faut rester attentif au temps et se précipiter en cas de brouillard ou de pluie, pour remettre en tas les morues et les couvrir de branches de sapins afin de les protéger de l'humidité.[43] Il faut compter suivant les caprices du temps trois semaines à un mois de séchage avant d'être embarquer dans la cale. Les derniers contingents qui n'auront pas séché avant le retour en Europe feront de la *morue verte*.

Et puis le 20 août, nous sommes en guerre, ne l'oublions pas, on avise les voiles de trois puissants vaisseaux. Pas de doute, des Hollandais, des Flessinguois pardi, et pas n'importe lesquels ! Voyez plutôt : « *le **Bourbon**, de cinquante six canons, la **Reine d'Espagne** de quarente quatre et le **Griffon** aussy de quarente quatre pieces de canon.* » Tous ces noms-là sonnent bien français, sapristi !

Les hollandais pouvaient bien sûr arraisonner le navire mais il n'intéressait pas la marche de ces patrouilleurs au long-cours. Capturer l'équipage supposait le nourrir, le surveiller, était aussi embarrassant et le ramener à un port ami pour le mettre à terre. Le plus facile était donc de le rançonner, c'est à dire de contraindre le capitaine à verser une certaine somme pour le laisser repartir à ses affaires. Ils avaient mouillé à l'entrée du havre, bloquant ainsi toute tentative de fuite de la frégate malouine. Une chaloupe d'un des Hollandais commandée par un lieutenant fut mise à la mer pour « *luy demander* (au déclarant, le capitaine Pouldecoeur) *s'il voulait se*

42 Petites îles de la côte Nord-est de Terre-Neuve (Petit-Nord). Une baie abritée entre deux îles était fréquentée par les pêcheurs malouins.

43 *« Lorsque la morue a pris sel, on la lave, on la fait égoutter sur des petits établis ; égouttée, on l'arrange sur des claies particulières à une seule épaisseur, queue contre tête, & la peau en haut : on la retourne quatre fois par jour ; retournée et à peu près séchée, on la met en moutons ou dix à douze l'une sur l'autre, pour qu'elles conservent leur chaleur. De jour en jour on augmente le mouton qu'on porte à vingt ou vingt-cinq morues ; cela fait, on la porte sur la greve, où de deux moutons on en forme qu'un, qu'on retourne chaque jour. On la resale en commençant par la plus vieille salée : on en fait des piles hautes comme des tours de moulin à vent, & on la laisse ainsi usqu'à ce qu'on l'embarque. Elle s'arrange dans le vaissseau sur des branches d'arbres que l'on met à fond sur le leste, avec des nattes autour. »* Encyclopédie Diderot et d'Alembert. Berne et Lausanne, 1780, tome XXII, p.293-295

rançonner. » Celui-ci, loin de se laisser intimider, répondit avec arrogance que « *sa rençon etoit au bout de ses canons*. » L'ambassade ayant échoué, la chaloupe flessinguoise se retira sur cette menace. On peut imaginer l'inquiétude dans laquelle s'était mis l'équipage du ***Michel*** face à ces trois vaisseaux de guerre !

Deux jours plus tard, le 22 août, les Hollandais envoient une autre chaloupe, armée cette fois et équipée de neuf hommes au bord du ***Michel*** que le capitaine retint à son bord jusqu'au 26 où une troisième chaloupe, celle du ***Griffon***, le vaisseau amiral de cette escadre (« *qui etoit le chef* ») vient demander les neufs hommes retenus au bord de Pouldecoeur « *& en cas de refus qu'ils auroient mis le feu par tout, mesme armé d'un brûlot pour bruller ledit declarant dans ledit havre de Fichot.* »

Pouldecoeur avait cherché l'épreuve de force, ce qui ne semblait pas très raisonnable en face de gens aussi déterminés et tellement supérieurs en nombre et force. Il fallut céder. Il faut croire qu'une bonne partie de l'équipage se trouvait pendant ce temps à la pêche car après avoir laissé partir les Flessinguois retenus à son bord, et la troisième chaloupe, les sorties du havre bloquées par les vaisseaux ennemis, il fut obligé de « *faire cesser la pesche & d'echouer ses bateaux.* » Il fait aller chercher les poissons qu'il avait pêchés « *jusqu'à la concurrence de quatre mil quintaux* » avec un charroi muni d'un pierrier, de même que ses deux bateaux et des agrès laissés à la côte, au lieu de La Genille ? « *de deux voilles, deux grapins, deux osierres*[44], *six avirons, une voille d'etay pour courir les poissons & un tierçon*[45] *d'huille.* » Si le capitaine fait ainsi l'inventaire des biens de son armement, c'est qu'il eut le déplaisir, alors que le convoi sortait du lieu où on les avait entreposés, de les voir emportés par les trois chaloupes des navires ennemis. Les Hollandais, faute de rançon, s'étaient payés en nature en confisquant un stock de morues et les « ustancilles » cités ci-dessus.

« *Ensuitte de quoy ledit sieur declarant voyant qu'il n'y avoit plus lieu de faire la pesche fist mettre sondit navire en etat & y charger deux mil six cens soixante quintaux de poissons, vingt bariques d'huille.* » Il est à croire que les Flessinguois repartirent aussitôt du havre de Fichot qu'ils verrouillaient puisque Pouldecoeur sort sans autre inquiétude de ce lieu pour faire route vers Marseille afin d'y aller vendre sa pêche. Le port du sud de la France était, avec Saint-Malo, Bordeaux et Cadix en Andalousie les lieux de vente de la morue, verte ou sèche et des lieux où ils pouvaient recharger des productions locales pour les transporter en Bretagne. Le voyage semble s'être déroulé convenablement si l'on en juge par l'absence de commentaire dans la déclaration du capitaine. Il « *embouqua au d'etroit* (sic) *de Gibraltar le vingt sixième d'octobre est arrivé a Marseille le vingtième novembre ensuivant,* » soit environ deux mois et demi environ après avoir appareillé du Petit-Nord. Le capitaine fait ensuite les démarches administratives à terre avant de donner licence à une partie de l'équipage, à l'exception d'une partie consignée à bord pour la garde et la maintenance du navire.

Les membres ainsi débarqués pouvaient revenir dormir à bord ou louer une chambre en ville et profiter de la vie dans le grand port provençal. Il était convenu qu'ils reviendraient pour assurer la décharge de la cargaison et la recharge de marchandises du pays, tant « *pour le compte de la Societté qu'à fret.* » Las ! Comme souvent après de longues navigations, un certain nombre de matelots ne remontaient pas à bord ou simplement désertaient, profitant de la vie facile des ports

44 *Haussière* : gros cordage pour amarrer et touer un navire.

45 *Tierçon* : Mesure. Tonneau contenant un tiers d'une mesure de barrique ou de muid. Le tierçon de muid contenait 94 pintes. D'autres sources parlent d'un peu plus 50 litres.

de relâche, du moins jusqu'aux limites de leur bourse. C'est ce qu'il advint sur le ***Michel*** puisque le capitaine fut contraint d'embaucher des gens sur place, aux frais de sa société d'armement, pour décharger et recharger son navire car « *son equipage pour la plus grande partye etoit tousjours à terre en debauche, contre lesquels il proteste de faire supporter les frais qu'il a faillu faire pour laditte decharge & recharge de son vaisseau*. » D'autres, pour toutes sortes de raisons demandaient un congé au capitaine, c'est à dire la permission de quitter officiellement le navire, soit pour profiter d'un nouvel embarquement, soit pour des raisons personnelles comme des relations difficiles avec l'un des officiers ou le capitaine lui-même. Ce qui pourrait expliquer le départ d'un certain Herbert de Pignonneuf, probablement l'un des officiers du bord, auquel « *il a esté en obligation de donner son congé [...] pour des raisons qu'il a en luy dont il s'expliquera en cas de besoin.* »

Les matelots « *débauchés* » de l'équipage ont fini par regagner le bord. « *Encore heureux,* pense le capitaine *de n'avoir pas été obligé de s'offrir les services de marins d'ici pour suppléer l'équipage défaillant et l'aider à rentrer en Bretagne. La société d'armement ne manquerait pas de prendre sur mes gages pour se dédommager des dépenses supplémentaires, car c'est bien une faute professionnelle d'abandonner son équipage introuvable dans un port. C'est assurément la fin de ma carrière... »*[46] Le ***Michel*** a chargé de l'huile d'olive de Provence, des savons et autres produits locaux ou du Proche-Orient arrivés par Gênes ou Civitta-Vechia en Italie, comme l'alun. Puis il a fait voile depuis Marseille juste après avoir passé Noël au port, pour un voyage d'un peu plus d'un mois. L'équipage qui avait sans doute profité de températures réellement clémentes lors de la Noël 1708[47]. C'est lors de ce voyage, quelques jours après être sorti que, pour une cause indéterminée « *François Quesnel de Saint-Briac*[48] *ou Saint-Enogat*[49] *le sixième de ce mois tomba a la mer & fut noyé.* » Ce jour de l'épiphanie, le 6 janvier 1709 donc, enregistra le seul drame de ce voyage. C'était à l'époque une chose bien courante d'avoir à jeter à la mer les morts pendant une campagne. Et ce froid qui congelait les cordages du navire et glaçait les corps jusqu'à l'os ! L'équipage du ***Michel*** aura eu l'occasion de s'en apercevoir au fur et à mesure que le navire remontait vers Saint-Malo !

Même à la Cour de Versailles on peine à se réchauffer. Le palais dès les premiers froids est une glacière malgré le faste de ses décors. Saint-Simon s'en fait l'écho rapportant que « *les élixirs les plus forts, et les liqueurs les plus spiritueuses cassèrent leurs bouteilles dans les armoires de chambres à feu, et environnées de tuyaux de cheminée, dans plusieurs appartements du château de Versailles, où j'en vis plusieurs, et soupant chez le duc de Villeroy, dans sa petite chambre à coucher, les bouteilles sur le manteau de la cheminée, sortant de sa très petite cuisine où il y avait grand feu et qui était de plain-pied à sa chambre, une très petite antichambre entre-deux, les glaçons tombaient dans nos verres.*» [50]

---

46 On retrouvera huit ans plus tard le capitaine Poldecoeur en Mer du Sud sur les côtes du Chili et du Pérou voir : DANIGO, Marc, *Adieu le Pérou ! Fin de l'âge d'or du commerce interlope breton à la Mer du Sud*.

47 Voir Ière partie, chapitre I : « *Cet hiver fut un enfer.* »

48 Près de Saint-Lunaire. A ce propos il n'est pas si étonnant de trouver à l'extrême-nord de la côte du *Petit-Nord* à Terre-Neuve un petit port nommé … Saint-Lunaire-Griquet, fondé probablement vers 1530 par des Bretons !

49 Proche de Dinard.

50 SAINT-SIMON, *Mémoires*...T.VII, chap. VIII.

II

Janvier-Février 1709

Abordé, pris et repris, pillé une fois, puis deux fois et enfin vendu !

Décidément on se bouscule au greffe en ce 31 janvier 1709 ! Pierre Godet est là aussi, attendant son tour. Parti ce même 22 mars 1708 que le ***Michel***, mais cette fois de Brest, le ***Douvres***[51] ne rentrera pas en Bretagne. D'ailleurs, un nombre non négligeable de navires marchands ne revenaient pas. Naufrages, accidents, incendies étaient finalement bien rares, et les navires coulés par l'ennemi l'étant encore bien plus. Ceci étant, nombre de navires, qu'ils soient partis en mauvais état, ou qu'ils aient été malmenés par les aléas de la navigation, notamment ceux qui allaient faire le commerce interlope à la mer du Sud, arrivaient là-bas passablement endommagés et les réparations s'avérant trop coûteuses, on préférait alors directement les vendre en l'état à un très bon prix d'ailleurs, à des armateurs et négociants qui sur place manquaient de tout. Même un navire *rompu & éveu* au dernier degré faisait l'affaire des locaux qui les *dépeçaient* en retirant les bois les moins atteints quitte à brûler le reste de l'épave pour en récupérer le trésor que constituaient les ferrures et les clous forgés. Les *vivandiers*, nom donné à des navires d'un plus faible tonnage chargés de transporter vivres et apparaux de rechange d'un navire plus important, libéraient les cales de ce dernier pour en augmenter la cargaison marchande. Il s'est trouvé souvent que ces vivandiers allant à la mer du Sud, apportent un surplus de marchandises, augmentant ainsi les possibilités de commerce et de profit. Une fois la traite effectuée, les cargaisons de retour étant moins volumineuses lorsqu'elle consistaient en piastres, pignes, lingots et autres matières précieuses à fret, ces navires assez souvent à bout de souffle déjà au départ, étaient vendus sur place, évitant de ce fait de freiner la route du retour des navires plus rapides. C'est pour cette raison qu'on avait peut-être été assez peu regardant sur l'état du Douvres au départ de Bretagne, pensant que ce serait son dernier voyage. Au retour vers l'Europe, l'équipage passait alors sur le bâtiment principal, compensant l'effectif amoindri à cause des nombreux décès et des désertions fréquentes pendant les relâches. Le ***Douvres*** est un de ces vivandiers qui

51 Le ***Douvres***, (?-22-70), capitaine Jean Le Mirail. Déclarations de Pierre Godet, *de Saint-Malo, cy-devant premier lieutenant*, du 31 janvier 1709. ADIV, 9B478, fol. 134 -135.

accompagnait une escadre de quatre navires dunkerquois sous le commandement du capitaine de Bénac.[52]

Novembre 1707. L'officier Jean Rabasse[53] est à Saint-Malo quand il reçoit la nouvelle du prochain départ de Brest de l'escadre du sieur de Bénac pour les côtes du Chili et du Pérou. Il a fait le tour des négociants et particuliers intéressés par ce voyage dont il va être le commissionnaire et s'est accordé avec un *voiturier* pour faire mener, à ses frais, lesdites marchandises jusqu'au port du Ponant. *« Pour cet effet il se transporta audit lieu de Brest ou il fist voiturer de cette ville de Saint-Malo plussieurs marchandises tant pour son compte que pour celluy de sa belle-mere, que de differents autres particulliers, touttes lesquelles voitures il paya de son propre sans se faire rembourser par ceux a qui appartenoient les dittes marchandises qu'il fist ambarquer avec luy sur ledit Navire le* ***Douvre.*** *»*[54] Rabasse a rejoint son bâtiment qui *« fist voille dudit lieu de Brest le vingt et deux mars 1708 ainsy quatre autres de mesme compagnie pour aller a l'Amérique espagnolle. »*[55] La route prévue est maintenant bien connue. Cela fait désormais près de dix ans que des navires font ce voyage de la mer du Sud aller-retour et en ces temps de guerre, on peut compter sur des relâches sûres à défaut d'être franchement amicales, depuis que l'Espagne du nouveau Bourbon[56], est devenu l'alliée de la France et que nos navires suppléent sa marine défaillante. Pour ce voyage à la mer du Sud, il n'y a pas vraiment de concurrence car les Espagnols n'osent plus ce voyage par Magellan ou le Cap-Horn. Et le maudit Anglais, à part quelques forbans, n'a pas réussi à organiser une route marchande dans ces parages. Ils sont même, parait-il admiratifs, de nos marins malouins, les voyant s'aventurer dans ces mers de tempêtes et de glaces ![57] Ainsi, les cinq navires vont relâcher successivement à Ténérife (Canaries), à l'Ile Sainte-Catherine (au Brésil) et dans le Rio de la Plata (Argentine) avant de se lancer vers le Cap-Horn.

Pour ce qui est du ***Douvres***, les choses n'iront pas si loin, hélas, car le navire est lent et prend du retard sur le reste de l'escadre. Celle-ci se fait à Ténérife (Canaries) le 25 avril (1708) alors que le ***Douvres*** « *qui n'etoit pas si bon voillier et qui fut surpris de calme ne put arriver aussitost qu'eux, resta sur la pointe de Nague ou il resta jusqu'au vingt septieme au matin qu'il se trouva eloigné d'une*

52 Il s'agissait de quatre bâtiments de l'armement Piécourt de Dunkerque, à savoir : la ***Princesse*** (400-42-210), capitaine de Bénac, l'***Aurore*** (380-34-122), capitaine de Langanan, la ***Diligente*** (?-3-125), de Dunkerque, capitaine Martin et la ***Découverte*** (?-28-80), capitaine du Bocage.

53 Déclaration de Jean Rabasse, *de cette ville de St. Malo, cy devant officier de vaisseau*, du 28 mars 1709, ADIV, 9B479, fol. 14 à 16 .

54 Rabasse. La *pacotille* était une certaine quantité de marchandises que chaque matelot avait droit de vendre à son profit, soit qu'il les ait achetées avant d'embarquer ou dans des ports de relâche, soit qu'il servait de commissionnaire pour un ou plusieurs tiers à hauteur d'un montant plus ou moins défini. Inutile de dire que cela n'était pas respecté. Il était bien établi que cette transaction privée ne pouvait seulement se faire que lorsque la cargaison de la société avait été entièrement vendue, ce qui, on le voit, n'était pas toujours respecté. Ces abus ont pu être également découverts au sein même de la marine royale de l'époque, malgré les ordonnances de la Marine.

55 Godet.

56 Philippe d'Anjou, petit-fils de Louis XIV, second fils du Dauphin, roi d'Espagne sous le nom de Felipe V de 1700 à 1746.

57 « *Betagh a clairement démontré que la navigation par le Cap-Horn n'est pas un voyage si dangereux ou extraordinaire. Si une vingtaine de bateaux de Saint-Malo par an pouvaient réussir le passage sans qu'aucun ait naufragé ou fût contraint de rebrousser chemin, qu'est ce qui allait empêcher un navire anglais ou une flotte anglaise d'en faire de même ? Nous voyons dans la relation déjà citée avec quelle facilité les Français ont maintenu un prodigieux commerce à la Mer du Sud à une époque où l'apparition d'un navire anglais là-bas était considérée comme un exploit. »* Note de HARRIS, J., *Navigantium atque itinerantium bibliotheca or a complete collection of voyages and travels.* Commentaires de la relation de W. BETAGH in KERR, R., *A general history and collection of voyage and travels.* Edinburgh-London, 1811-1824, Vol. XI, p.64. (Traduction de l'auteur.) William Betagh a fait le voyage dans les années 1718-1720.

lieue et demie du mouillage ou estoient les autres. »[58] On décide alors de mettre la chaloupe à l'avant du navire pour tenter de le remorquer jusque dans le port de Santa Cruz, grace à un petit vent qui s'était levé. Pendant ce temps le capitaine du Mirail avait fait descendre le canot à terre avec son second et un autre officier « *pour demander un four pour recuire son pain qui avoit mouillé dans la soutte.* » Mais cette brise qui s'était levée poussait également sur le ***Douvres*** une voile pas du tout amie. Une heure plus tard on reconnut un Hollandais qui, s'étant approché, *« tira sa volée de canons & en mesme temps aborda le* ***Douvres*** *dans lequel entra environ cent vingt holandois qui s'en rendirent maistres. »* Godet se trouve dans la mêlée de l'abordage, sur le pont de son navire pris par les Hollandais qui « *le firent embarquer apres luy avoir donné plussieurs coups de sabre a leur bord. »* Peu de temps après le capitaine de Mirail passe, prisonnier, au bord de l'ennemi avec son écrivain & un enseigne. Godet remarque alors que « *le vaisseau étoit de fabrique françoise armé de vingt quatre canons »,* nommé le ***Faucon,*** de Flessingue, capitaine Jacob Steenen.

Les navires se « *débordent* »[59] et le Hollandais amarine sa prise en lui passant un câble (cordage) pour la prendre à sa suite et s'échapper hors de portée de Bénac. Ce que voyant, le chef d'escadre Français qui avait observé la scène à distance, sort du port sur la ***Princesse*** pour aller contre le Hollandais avec deux autres vaisseaux et le chasse ainsi un bon moment et « *sur les huit heures du soir du mesme jour, le flessingois voyant estre pressé et ne pouvoir sauver sa prise, l'abandonna & quitta le cable en sorte que ledit sieur Benac reprist ledit vaisseau le* ***Douvre*** *& s'en rendit le maistre*. »[60] Il fit amariner le ***Douvres*** repris sur l'ennemi « *avec soixante huit holandois qui ne purent se rembarquer dans leur navire* » et quelques Français, dont l'officier Rabasse qui raconte que, pendant l'abordage, les Flessinguois « *s'aresterent à piller les coffres & hardes de l'equipage ainsy que leurs pacotilles qu'ils emporterent au bord du vaisseau preneur. »* [61] Bénac amène donc le ***Douvres*** au port de Santa Cruz. Rabasse, descendu à terre, cherche partout le coffre où il a ses hardes et constate que « *ses coffres & autres lieux ou etoient ses dittes marchandises vides & tout enlevé & pillé tant par l'equipage dudit vaisseau Flessingue que celle*[62] *dudit sieur Benac qui enlevoient & pilloient tout ce qu'ils pouvoient rencontrer. »* L'officier se retrouve avec en tout et pour tout ce qu'il porte sur le dos. Le consul de Ténérife faisant décharger le navire, l'infortuné Rabasse « *trouva partye des ballots qui luy avoient estée donnée en commission & qu'il avoit fait mettre dans la calle dont etat & inventaire exact fut fait par ledit sieur consul qui luy en a donné le detail & certificat.* » Tout n'est donc pas perdu pour lui mais, en ce mois de septembre 1708, le ***Douvres*** n'est pas près de reprendre la mer.

Pendant ce temps, le capitaine du ***Douvres***, de Mirail, Godet son officier, l'enseigne et l'écrivain qui étaient passés au bord du ***Faucon*** sont emmenés à Lisbonne *« ou ils resterent onze jours qu'ils trouverent commoditté pour passer a Cadix. »*[63] Les mois passent dans le port andalou (ils y restèrent en fait jusqu'à ce que le contingent hollandais pris par Bénac sur le ***Douvres*** soit arrivé dans ce port venant des Canaries. Vint alors une séance d'explications au sujet des disparitions et

58 Godet.
59 Ils se séparent, enlevant les grapins du preneur et tout ce qui pouvait maintenir les deux navires accostés avec l'abordage.
60 Rabasse.
61 Idem.
62 A cette époque le mot *équipage* est féminin.
63 Godet.

différents vols de marchandises. Lors de la confrontation, ces Hollandais s'empressèrent de rejeter la faute du pillage sur les propres Français de Benac . « *Ils* (de Mirail et les autres) *aprirent aussi que l'on déchargeoit le* ***Douvres****, qu'ils* (les Hollandais) *n'avoient rien pillé, mais que les gens dudit sieur Benac avoient fait beaucoup de pillages, que le sieur Benac avoit rendu aux autres officiers leurs hardes & pacotilles. »*[64]

De Mirail et Godet décident alors de retourner à Ténérife. Ils finissent par trouver un passage et arrrivent le 1er juillet 1709 à Santa Cruz où l'escadre de Bénac est toujours dans la rade ainsi que le ***Douvres***. Quelle ne doit pas être la tristesse du capitaine de Mirail de voir son navire « *tout desamparé sans aucun equipage .*» Le navire a été pillé, repillé, l'équipage l'a déserté et vendu sur place pour 2 500 piastres ! Il apprend alors que le tiers de ses marchandises a été livré au sieur de Bénac pour son droit de *recousse*[65]. Ayant ainsi pu récupérer les deux autres tiers, il dut payer des droits, entre autres de douane et de *cellerage*[66] dont il a bien fait un état. Godet cherchant à retrouver ses biens demande où se trouve la cargaison et les pacotilles de son navire on lui répond qu'il n'a qu'à s'adresser au consul du lieu[67] « *où le prissage avoit esté fait.* » Sur les quinze mille livres que représentaient ses effets, « *tant pour son compte que celluy de tous ses amis qui luy avoient donné des pacotilles* » il ne put retrouver que « *environ trois mil trois cens reaux de billon* ***»***[68] et 260 livres de cire[69], sur lesquels il dut encore payer les droits de douane. C'est donc passablement dégoûté de cette affaire qu'après quatre mois de séjour à Santa Cruz, il profita du départ d'un navire génois pour repasser à Cadix. Rabasse profite aussi de l'occasion pour quitter l'île avec ses marchandises pour lequel il dut payer le fret. A Cadix, en attendant un nouvel embarquement pour la Bretagne, Rabasse a « *esté obligé de faire beaucoup de depence pour sauver lesdittes marchandises et les mettre en suretté* », ce qui l'a contraint à vendre une partie de ces marchandises. Les deux officiers attendront encore deux mois dans le port andalou pour s'embarquer avec leurs marchandises sur le navire l'***Amazone***, capitaine Larcher. Les vents contraires ayant freiné la progression de ce navire au point qu'il ne pouvait plus avancer dans la Manche, ils furent contraints de relâcher à Bréhat. Rabasse, malade, est descendu à terre et voit partir l'***Amazone*** vers Saint-Malo avec son collègue Godet où il arrive le 24 janvier au soir. Godet raconte qu'il ne put descendre du vaisseau qu'une semaine plus tard. Ces « passages » n'étant pas gratuits, il dut verser 50 piastres (200 livres tournois) « *sans y comprendre sa noriture ny son passage dans ledit vaisseau l'****Amazonne****, le fret de la cire.... sans y comprendre le temps qu'il a perdu*

64 Idem.

65 Ou *rescousse. Le mot est connu dans l'expression « arriver à la rescousse ».* Oblige à donner le tiers de la cargaison d'un navire repris à l'ennemi. « Si aucun navire de nos Sujets est pris sur nos ennemis après qu'il aura demeuré entre leurs mains pendant vingt-quatre heure, la prise sera bonne ; et si elle est faite avant vingt-quatre heures, il sera restitué au propriétaire avec tout ce qui étoit dedans, à la réserve du tiers quisera donné au Navire qui aura fait la recousse. » Livre troisème, Titre IX, Art. VIII, pp. 307-308.

66 C'est un droit que l'on payait pour mettre des marchandises en sûreté, principalement du vin dans le ***cellier.***

67 « *Leur défendons en outre, à peine de concussion, de lever plus grands droits que ceux qui leur seront attribuez, & d'en exiger aucun des Maîtres & Patrons de Navires, qui moüilleront dans les Ports er Rades de leur &tablissement, sans y charger ni décharger aucunes marchandises.* » *Ordonnance*, Livre Premier, Titre IX, Art. XI, p. 71.

68 Godet. Le *real de vellón*, ou réal de billon, titrait à moins de 50 % d'argent, tandis que le *real de plata* était composé d'au moins 85 % d'argent pur.

69 La cire, à cette époque était un produit particulièrement rare, et donc cher. Elle donnait un lustre particulier et un niveau de grandeur aux soirées festives éclairées de la sorte, bien différente de la chandelle ordinaire de suif. C'était également un cadeau apprécié pour ceux qui avaient les moyens de le faire.

depuis sa prise. »[70] Godet a bien noté toutes ses dépenses et les comptes en général pour servir de décharge envers ceux qui lui avaient confié des pacotilles dont il n'a pu faire la vente, quitte à eux de se retourner contre Bénac pour tenter de récupérer leur mise. « *C'est pourquoy il fait la presente declaration pour luy servir de decharge vers ceux qui luy avoient donné des pacotilles, sauf a eux a se pourvoir comme ils voiront vers ledit sieur Benac & ses officiers contre lesquels il declare pareillement protester de tout, ce qui est & se doit protester.* » Pierre Godet.

Rabasse, lui, laissé malade à Bréhat, sera transporté à Paimpol, « *au Gouëllo ou il a resté pour se retablir plus d'un mois qu'etant revenu un peu reconvalaissant il fut mis dans une litierre qui l'a aporté en sa demeurance en cette ville ou il a esté detenu sans pouvoir sortir jusque a present. »*[71] Il y apprend que le capitaine Larcher, de l'***Amazone*** a fait mettre à terre et emmagaziner son coffre et ses marchandises en ballots et barils, dont un certain sieur de La Vigne-Buisson détient les clefs. *« Declare qu'il n'a pu recouvrer aucunes marchandises luy appartenant non plus que celles de sa belle-mere qu'a plussieurs autres qui ont esté comme dit est pillée tant par l'equipage duquel flessingois & (ny) davantage par celle dudit sieur Benac et desdits autres vaisseaux de son escadre, & n'avoir esté resaisy que des deux tiers de ce qui est mentionné dans l'etat et certificat dudit sieur consul auquel il se referre. »* Jean Rabasse

x

xxx

Alors que Godet en termine avec sa déclaration, Julien Tréhouarz, sieur des Chesnais, attend son tour pour déclarer le retour de son vaisseau de 180 tonneaux, le ***Ruby***[72], parti avec un équipage de 68 hommes le 17 avril 1708 pour aller, lui aussi, au Chapeau-Rouge. Mais si la plupart des navires vont pêcher, certains ne font, comme la ***Couronne*** dont il a été question ci-dessus, que le transport du sel et autres *victuailles* pour les populations qui pêchent sur place et rechargent, à fret donc, pour leur retour les stocks de morues séchées et salées, ce que l'on appellerait de nos jours de la logistique, en somme. En attendant de prendre sa cargaison, le ***Ruby*** s'emploie à faire la course dans les parages des bancs pour éloigner ou éliminer l'ennemi qui infeste les eaux nourricières de l'Europe occidentale. L' Angleterre est très présente à Terre-Neuve et peut compter sur une importante base arrière à Boston. Ainsi le 21 juin, en faisant la course « *sur les ennemis de l'Etat ...il prist un vaisseau sloop anglois nommé le* ***Bonniste****, de Boston, du port d'environ soixante tonneaux sortant de l'isle de Fayal* (Açores) *& allant au lieu de Boston chargé de vin*. » Cette prise intéressante sera menée jusqu'au port de Plaisance et fournira du vin gratuitement sur place. Quant au bateau, il sera tout simplement vendu. Deux semaines plus tard le ***Ruby*** fait une deuxième prise, également de Boston, la ***Réjouie***, qui faisait la même liaison Fayal - Boston[73] avec une cargaison semblable de vin. Cargaison et navire seront pareillement vendus à

70 Idem.

71 Rabasse.

72 Jullien Tréhouarz, sieur des Chenais, capitaine du navire nommé le ***Ruby,*** de Saint-Malo, du 31 janvier 1709. ADIV, 9B478, fol° 136-137.

73 Pendant cette *Guerre de Succession d'Espagne*, le Portugal est allié aux Anglais, Hollandais et Allemands contre

Plaisance. Après quoi il est temps de se rendre à Fortune, sur la côte de Terre-Neuve face à Saint-Pierre et Miquelon pour aller faire le chargement convenu de morues, mais, en y arrivant « *il y avoit trois navires anglois qui avoient pris touttes les morües qu'il avoit achettée & qu'il devoit embarquer dans son vaisseau, a la reserve de cinq cent quintaux qu'il embarqua dans son navire avec sept cens quarente cinq quintaux qu'il achetta d'avec plusieurs habitans.* » Il quitta Saint-Pierre le 27 septembre pour aller relâcher à Camaret (Finistère) pendant une semaine avant d'arriver à Saint-Malo le 25 novembre, date à laquelle « *il receut ordre d'aller a Bourdeaux.* » Dans le grand port aquitain il fait sa vente avant de charger du vin pour le compte de différents particuliers. Il a sans doute dû souffrir du gel qui a *embarrassé* un certain nombre de navires dans la Gironde, suivant les témoignages d'autres capitaines. Enfin il aura mis une semaine pour rejoindre Saint-Malo depuis Bordeaux, semble-t-il sans problème.

l'Espagne et la France.

III

Février 1709

« On avoit proposé dans le Conseil de Commerce, de faire équiper une Escadre pour la sûreté du Commerce, en Amérique, mais le Roi Philippe ne le trouva pas à propos pour le présent, ayant destiné à un autre usage les Vaisseaux qui sont en Biscaye, & quelques autres qu'on y équipe. »[74]

Compagnons d'infortune

Comme si le froid rigoureux ne suffisait pas, il fallut enregistrer en ce début d'année 1709 une série de « fortunes de mer » dans le commerce du port de Saint-Malo. Une guerre d'escarmouches se livrait sur mer, notamment dans la Manche où se trouve la ville en cas de conflit. L'ennemi héréditaire était en quelque sorte le « voisin d'en face », si prompt à venir sur nos côtes pour attaquer les ports ou semer le désastre dans le commerce. Ceci étant, les ports du littoral breton, normand et au-delà, Morlaix, Roscoff, Saint-Malo, Grandville, Dieppe, Le Havre, Dunkerque et quelques autres répondaient coup sur coup aux attaques des corsaires de Jersey et Guernesey, de Plymouth et Southampton, de Londres ou de Flessingue et de Middelbourg. Cette « guérilla » maritime se transportait également aux abords des bancs de pêche de Terre-Neuve ou sur les routes du commerce des Antilles, depuis les bases de Curaçao aux Hollandais, de Jamaïque aux Anglais ou de Saint-Domingue aux français pour ne citer que les principales. Mais revenons fin janvier dans les eaux du littoral de la France.

*Jugements du 4 février 1709, declarant de bonne prise-les navires : la **Sainte-Anne**, de Brest, repris sur les Flessingois par les frégates la **Galère**, de Dunkerque, l'**Adriade** et la**Victoire**, capitaines Four, Batteman et Saux - Le **Petit Pierre**, d'Amsterdam, pris après une longue chasse par la frégate la **Marguerite**, de Saint-Malo, capitaine du Bois-Buisson - Le **Wolchester**, servant de convoi à trois navires anglais, pris par le capitaine du Bois-Buisson - La **Femme Catherine**, d'Amsterdam, pris par le sieur Luce, commandant la double chaloupe la **Pucelle**, de Calais (22 février).*

74 *Mercure Historique et Politique*, février 1709, p. 219-220.

Jacques Boisseau[75] reviendra sans son navire, le ***Saint-Jean-Baptiste***, comme le capitaine Le Moyne sans son ***Emeraude***, lui aussi de Royan. Comme le précédent il avait chargé du vin a Bordeaux, pour tout dire 52 tonneaux, une barrique et un tierçon[76], ainsi que des pièces de canon de six et huit livres de balles et autres marchandises. Parti de Bordeaux, il relâcha à Camaret où il trouva « *trois Calessiens armées de quatorze et les autres de moindre, ainsy que deux autres navires aussi de force lesquels luy promirent compagnie & avec lesquels il fist voille duquel lieu de Camaret.* » Cette « compagnie » ne paraît pas lui avoir beaucoup servi, pas plus que son saint-patron d'ailleurs car, la nuit même suivant son départ de Camaret, il fut contraint par un corsaire de Jersey d'amener et de se rendre « *après plussieurs coups de fusil*. » Le capitaine Pipon fit amariner le ***Saint-Jean-Baptiste*** qui fut dès lors mené avec un autre navire la ***Vierge de Grâce*** jusqu'à Jersey. « *Le mesme jour troisième* (janvier 1709) *sur les dix heures du soir furent surpris sans estre rejoint & le declarant avec son equipage, a la reserve de deux etants restés sur ledit corsaire de Gerzey* (pour servir d'otages) *les mena a Hampton* (Southampton) *ou il a resté prisonnier. »* Puis ils ont été mis sur un paquebot *« qui l'a aporté ainsy que quantité d'autres prisonniers en ce port ou il a entré ce jour. »* Quant à la **Vierge de Grâce**[77], elle était sortie de Bordeaux aux premiers jours de novembre (1708) pour transporter son vin et autres marchandises à des négociants de Saint-Malo. Elle avait fait relâche à Camaret pour y attendre un convoi. Elle en resortit le 2 janvier en compagnie de 10 autres navires marchands et en travers de Portsall (?) « *fut joint par trois corsaires de Jerzé & Grenezé …qui aborderent le declarant apres environ une heure de combat se rendirent maistre de son battiment »,* et l'on retrouve ce même Pipon amarinant le navire du déclarant. Le maître de la barque qui déclare à Saint-Malo et trois de ses hommes passèrent sur le vaisseau preneur avec lequel ils furent transportés à *Hanetonne* (Southampton). Les quatre autres restèrent sur la ***Vierge de Grâce*** qui fut par la suite reprise par un câpre de Dunkerque et conduite au Hâvre-de-Grâce « *& luy et les autres hommes de son equipage resterent prisonniers jusqu'au premier de ce mois qu'ils s'embarquerent sur un paquet de transport*[78] *ou ils arriverent la nuit du vendredy au samedy dernier en ce port. »*

On avait armé le ***Pierre-Françoise*** commandé par Jacques Tanquerel[79], pour Terre-Neuve « *ou il arriva heureusement le vint-troisième septembre dernier* » déclare-t-il, mais après deux mois de navigation tout de même ! Le vent et le gros temps écourtèrent leur pêche alors qu'ils en étaient à quinze mille morues. On était début décembre et il fallait rentrer en France. Au moins pouvait penser Tanquerel, cette morue tardive se vendrait bien pour carême ainsi que l'huile qu'on avait pressée. Trois semaines plus tard « *il survint une sy furieuse tempeste de vent du sud & sud ouest qui les jetterent a la coste d'Angletere, & pour sauver sa vie & celles de son equipage, il fut obligé d'entrer en la rade de l'isle d'huit* (Wight) *& mouilla, en esperance que les vents pouvoient changer. »* Malheureusement les vents restèrent orientés cinq à six jours de suite et déjà chaloupes et canots

75 Déclaration de Jacques Boisseau, du 02 février1709. ADIV, 9B478, fol°138.
76 Comme son nom l'indique, le *tierçon* est une mesure d'un tiers de barrique.
77 Déclaration de Laurent Letuvé, maistre du navire, du 4 février 1709. ADIV, 9B478, fol° 140.
78 Le *paquebot,* de l'anglais *packed boat* ou bateau du courrier.
79 Déclaration de Jacques Tanquerel*, cy devant capitaine du navire nommé le* ***Pierre-Françoise*** *de St.Malo du port d'environ 200 tonneaux, armé de dix canons & de trente huit hommes d'équipage,* du 4 février 1709. ADIV, 9B478, fol° 139.

anglais venaient jusqu'au bord du ***Pierre-Françoise*** et demandèrent au capitaine son passeport.[80] Le navire fut saisi sans aucune chasse ni combat, comme offert par les vents avec sa précieuse cargaison de morues ! Capitaine et équipage furent descendus à terre et mis en prison à Southampton jusqu'à être embarqués dans le paquebot qui les a renvoyés tous jusqu'à Saint-Malo le 1er février, à l'exception de Laurent Canné, le mal nommé, qui décéda à Terre-Neuve et de François Egaudé pendant qu'il était en prison, tous deux de maladie naturelle. En revanche les deux frégates de Saint-Malo revenant de Terre-Neuve ces jours-là, auront fait un voyage pratiquement sans incident, mais bien surprises par le froid qui s'est abattu lors de leur retour.

x

xxx

Lettre de M. de Pontchartrain aux officiers de l'Amirauté, du 6 février 1709, portant que le Roi « voulant traiter favorablement les Espagnols en toute occasion, defend aux armateurs de visiter aucuns bastiments visitay-ens quoique sortant des ports ennemis, des que les capitaines leur auront representé leurs passeports. » (16 fevrier)[81]

Le ***Joseph*** sort de Saint-Malo en mars 1708 pour La Rochelle prendre son sel et autres marchandises avant de gagner ensuite le Petit-Nord[82]. Il relâche au havre de la Cramalierre où il fait sa pêche jusqu'au 20 août et repart « *sur le danger des ennemis* » qui se présentaient dans la zone. Il rejoint ensuite Marseille, lieu où il arrive le 2 novembre et va décharger sa pêche et là, reprendre une cargaison, dont on n'a pas le contenu, pour Le Havre en Normandie. Parvenu dans ce dernier port, il y fait sa décharge pour revenir ensuite à Saint-Malo où il arrive le 26 février 1709.

x

xxx

Ordonnance du Roi, du 20 février 1709, qui surseoit à l'exécution de celle du 6 février précédent et ordonne la fermeture des ports à partir du 1er avril prochain (1 er mars).

Le ***Saint-Christophe*** appartient à une dame bien connue du milieu des armateurs malouins, madame veuve du Bourg-Onffray.[83] Elle a armé ce navire de 150 tonneaux et 14 canons pour Terre-Neuve dans le mois d'avril 1708. Cinquante-six hommes sous les ordres de Richard

80 « *Passeport est l'ordre par écrit de laisser entrer, passer & demeurer un certain tems dans un Port ou autre endroit, un Vaisseau étranger.* » *Ordonnance de la Marine*, Livre Premier, Titre I, Article III, p. 6.

81 DELOURMEL, L. et HAUCOURT, G. d' , *Inventaire sommaire des Archives Départeentales antérieures à 1790.* Série B – Cours et Juridictions. T. IV, Amirauté de Léon, p. 25-29.

82 Déclaration de Nicolas Tanquerey, sieur de La Balue, du 27 fevrier 1709, ADIV, 9 B 478, fol° 143.

83 Déclaration de Richard Tanquerey, capitaine, du 4 mars 1709. ADIV 9B 479 , fol°2.

Tanqueray vont mener le navire vers le Chapeau Rouge pour arriver à Plaisance le 10 mai pendant y pêcher pendant le printemps et l'été. Le ***Saint-Christophe*** est resté cinq mois sur place car il fournit de la *morue sèche.* Contrairement à la *morue verte* qui est pêchée depuis le vaisseau sur l'un des bancs de Terre-Neuve, *la morue sèche* se pêche depuis des installations à terre. Néanmoins on verra que certains navires malouins resteront moins de temps sur place, tout simplement parce qu'ils n'y pêchent pas mais font office de « cargo », dirait-on aujourd'hui, pour aller charger de la morue séchée par des locaux et la transporter aussitôt en Europe. Ce que l'on appelle des « vaisseaux en sacque. » Ils chargent donc à Saint-Malo des vivres et victuailles puis au Croizic, Ré ou à la baie de Bourgneuf du sel qu'ils apportent sur zone aux habitants de la colonie et rapportent en échange des stocks de morues préparées. Ces morues ont différents aspects, plus ou moins blanchâtre ou rougeâtre qui sont appréciées dans différents lieux, tant en Bretagne qu'à Bordeaux ou Bilbao, en Andalousie, au levant espagnol ou à Marseille et en Provence.[84]

Un fâcheux contretemps a cependant privé le ***Saint-Christophe*** d'une partie de sa cargaison puisque « *etant audit lieu de Plaisance, un charroy qui etoit chargé d'environ soixante à soixante cinq quintaux de morües venant du havre de St. Laurent audit lieu de Plaisance par mauvais temps se perdit sans en avoir pu rien sauver excepté les cinq hommes qui etoient dedans.* » Son homonyme, un frère peut-être, François Tanquerey étant tombé malade « *en est mort, le corps duquel il a fait inhumer audit lieu de Plaisance.* » Puis, lesté de ses milliers de morues, le navire est allé faire sa décharge à Bordeaux après un mois de navigation. Il troquera sa cargaison pour une recharge de vin et des pièces de canons « *pour le compte de plussieurs particuliers.* » Mais au moment de partir, le froid avait été si intense que « *la rivière ayant glacé, les glaces luy ont endommagé deux cables de neuf pouces et demi à dix pouces & l'autre de huit pouces ... et sont pour ainsy dire hors de service*. » Il doit signaler aussi la mort de Jean Forré, peut-être à cause du pont glissant ou des « manœuvres » gelées, « *qui ayant tombé à la mer s'est noyé sans avoir pu le faire sauver ny trouvé quoy que ledit declarant en ayt fait faire plussieurs recherches.* »

84 Voir SAVARY des BRUSLONS, Jacques, *Dictionnaire Universel du Commerce*. Paris, Estienne et fils, 1748, tome III, p. 470-472. Précision importante de Savary, une partie des articles a été rédigée avant 1713, à partir de « *Mémoires ayant été dressés peu de temps avant la paix d'Utrecht, conclue en 1713* », où la pêche à la morue de Terre-Neuve fut notablement changée, puisque la France perdit cette année-là ces territoires au profit de l'Angleterre, conservant un simple droit de pêche sans implantation sur la côte sud-ouest de l'île, où elle avait bâtie sa « capitale » Plaisance.

IV

Février-Mars 1709

Fermeture des ports, carême et cruel hiver.

Ordonnance du Roi, du 6 février1709, portant que « Sa Majesté ayant donné ses ordres pour faire armer un nombre considerable de vaisseaux, les ports depuis Dunkerque jusqu'à Bordeaux seront fermés à commencer du premier mars prochain et jusqu'à nouvel ordre, si ce n'est pour la pesche du poisson frais et la navigation du cabotage qui subsistera comme auparavant la presente ordonnance. » (20 février).[85]

Le 6 février on déclara la fermeture des ports du royaume, de Dunkerque à Bordeaux, ordre repris le 20 février. Cette fermeture des ports permettait à l'état de prélever dans la marine de commerce, de façon parfois très autoritaire, des équipages pour la Marine Royale. Les nombreuses désertions qu'occasionnait ce système de « presse »[86] comme on le nommait (les conditions de vie sur les navires de Sa Majesté étaient, dit-on, effrayantes) amenèrent Colbert à créer à la fin du XVIIè siècle un système de « classes » selon les besoins de la Marine du royaume. Il constituait ainsi, pour la première fois, sur la base d'un recensement national des populations maritimes par classes d'âge, un « vivier » de marins pour le service de l'état. Une demi solde était attribuée au marin mis à disposition lorsqu'il n'était pas embarqué. En cette année 1709, cette demi-solde est étendue, après les marins corsaires à ceux du commerce (mais on sait qu'à Saint-Malo par exemple, on passe facilement du corsaire au commerce, de la pêche à la morue au long-

85 DELOURMEL, L. et HAUCOURT, G. d', *Inventaire sommaire des Archives Départementales antérieures à 1790.* Série B – Cours et Juridictions. T. IV, Amirauté de Léon. En 1705, une précédente ordonnance faisait : « *fermer les ports des provinces de Normandie et de Bretagne jusqu'à ce que les équipages des vaisseaux qu'il (le Roi) fait armer soient formés* » et défendant « *aux capitaines, maistres et autres commandans de toutes sorte de bastimens, pour quelque navigation qu'ils puissent estre destinés, d'en sortir, à peine de désobéissance.* »

86 « *Jusqu'au XVIIe siècle, en effet, les équipages des navires armés par le roi étaient recrutés selon la méthode dite de la «presse »: en cas de besoin, on fermait les ports et on autorisait les capitaines à réquisitionner par la force tous les hommes nécessaires à la conduite de leurs bâtiments. Ce procédé était, bien sûr, fort impopulaire, non seulement auprès des marins, peu soucieux de recevoir une solde inférieure à celle que leur permettait d'obtenir un embarquement sur un bâtiment marchand et qui, dès lors, cherchaient tous les moyens d'échapper à cette contrainte, mais aussi auprès des marchands eux-mêmes dont ils bouleversaient l'activité. »* Philippe HENWOOD : « *Au fil des Archives Malouines... De précieuses sources pour une meilleure connaissance de la vie des gens de mer au XVIII siècle. »* Conférence du 22 août 1983. Service historique de la Défense - Département Marine de Brest.

cours vers la Méditerranée, les Antilles ou la mer du Sud). La pêche fraîche reste en principe autorisée et exempte ses marins du système. Le Conseil du Commerce consulta les députés qui se manifestèrent pour la liberté du commerce qu'ils jugeaient, dans les circonstances de cette époque, bien plus utile au Royaume qu'un commerce exclusif restreint à quelques personnes, mais il fallut attendre un an d'interdiction d'armer pour le commerce, avant que l'on ouvre à nouveau les ports le 19 février 1710.

Retour un an en arrière donc. On est le 13 février 1709, c'est le début du carême. Les grains deviennent introuvables ou trop chers, les œufs trop rares et les légumes perdus par le gel. Dès lors, comment respecter les si nombreux jours où la religion oblige à *faire maigre*, en premier lieu en cette période d'abstinence par excellence ? De fait, on dénombre pas loin de 180 *jours maigres* dans l'année, soit pratiquement un jour sur deux ! On est allé à Paris demander à l'Archevêque l'autorisation de « *manger gras* » en plein carême ![87] Cette demande, on l'aura compris, émane des riches qui mangent plus qu'à leur faim au quotidien et pour lesquels les jours maigres et le jeûne serait, commente le Père Hecquet, un exercice salutaire pour des organismes malmenés par les rôtis, les sauces et le gras.[88] Mais, bien sûr, dans les campagnes, où vit à cette époque la grande majorité de la population, on ne mange habituellement que très rarement de la viande et la grande majorité mangeant naturellement maigre la plupart du temps quand elle ne jeûne pas ... faute de ressources ! « *Mais il n'est pas hors de propos de dire un mot sur les pauvres qui se dispensent, & qu'on dispense assez ordinairement de l'abstinence* [...] *Il est étrange qu'on permette le gras aux pauvres pendant le carême, tandis qu'on sait qu'ils font maigre presque toute l'année. En effet les marchez leur fournissent en maigre beaucoup de denrées convenables à leur indigence. Peu ont le moyen de fréquenter les boucheries. Ils sont plus accoûtumez aux fruits & aux légumes, que le reste des hommes. Bien plus, on remarque qu'ils deviennent infirmes, quand la fortune vient à les placer dans de bonnes maisons. Peut-estre donc y aurait-il moins d'inconvénient à les laisser au maigre, que le reste du monde*. »[89]

Les conséquences de ce froid touchaient toute l'activité du pays, agriculture, approvisionnement des villes, routes impraticables, rivières gelées et récoltes tuées dans la graine. Le Capitaine Bertrand Herbert de Chambéry[90] qui se présentait début mars au greffe de l'Amirauté, avait dû le trouver bien mordant cet hiver qui congelait le pays, lui qui dut revenir à Saint-Malo à pied depuis la Hollande ! Le froid excessif, qui avait arrêté la progression des ennemis sur les frontières du nord (c'était l'aspect le moins négatif de l'affaire), donnait un peu de répit à nos armes, permettant ainsi de rétablir leurs forces, du moins si la circulation des vivres le permettait. Car par ces climats extrêmes ce fut une prouesse de trouver un approvisionnement en suffisance et des routes en état pour acheminer les ravitaillements aux camps d'hiver des Français. Cet arrêt forcé des hostilités avait donné un regain d'optimisme à Louis XIV qui, se

87 « *Trois choses donc autorisent principalement les dispenses pour le maigre, lâge, la maladie, le travail ou la pauvreté*.» HECQUET, Philippe, *Traité des dispenses du carême,* p.264.

88 Le journal de la santé du roi Louis XIV est éloquent sur les pratiques du manger à cette époque ! Voir VALLOT, d' AQUIN et FAGON : *Journal de la santé du roi Louis XIV de l'année 1647 à l'année 1711* écrit par... Paris, A. Durand, 1862.

89 « *Traité des dispenses du carême* », pp. 250-251.

90 Déclaration de Bertrand Herbert de Chambery, capitaine du ***Géraldin,*** du 05-03-1709. ADIV, 9B 479, fol° 3-4.

croyant en situation avantageuse, s'apprêtait à demander aux Hollandais des négociations pour écourter la guerre.

Le capitaine Herbert était sorti de Saint-Malo dans un tout autre contexte presqu'un an auparavant aux commandes du navire le ***Géraldin***, un navire de 110 tonneaux armé de 14 canons et équipé d'une quarantaine d'hommes. C'est le sieur Malabrie Jalobert et consorts qui l'armaient et l'envoyaient au Chapeau Rouge, sauf qu'il n'était pas destiné à la pêche sinon à la livraison des « *ustancilles propres pour la pesche embarqués pour le compte des habitans.* » Comme on l'a signalé supra, certains navires se contentaient de convoyer la morue pêchée par les habitants des havres du Chapeau-Rouge ou de Saint-Pierre. On faisait le tour des havres locaux pour y négocier leurs pêches et aller les vendre ensuite en France ou à l'étranger. Herbert partit donc le 11 avril 1708 et mit un peu plus d'un mois pour atteindre les « *îles de St. Pierre* »[91] où il fit son déchargement. Un des matelot, Jean Giraud, avait dû embarquer en mauvaise santé car, une semaine seulement après le départ apprend-t-on, il décéda de mort naturelle. En relâche à Saint-Pierre, l'équipage, prit du repos et remit le navire en état pour la mission qui lui avait été assignée, celle de « *faire la course sur les ennemis de l'Etat* .» Il fit donc voile de Saint-Pierre le 2 juin, patrouillant à la hauteur des 42 degrés et au bout d'une semaine, le 10 juin, la chasse finit par payer puisqu'il prit un sloop anglais, un navire de 45 tonneaux chargé de planches « *sortant de Piscatonay*[92]*, coste de Boston & allant a la Barbade. »* Le capitaine malouin fit amariner sa prise, c'est à dire qu'il fit passer au bord du navire capturé une partie de son équipage pour prendre les commandes dudit navire et surveiller l'équipage anglais. La prise fut conduite à Plaisance, le port principal des malouins à Terre-Neuve non loin de Saint-Pierre, mais, manque de chance, « *sur laquelle coste elle fut reprise par un corsaire zelandois.* »

Au mois d'août, c'est au tour du ***Géraldin*** d'être pris en chasse par deux vaisseaux ennemis qui l'obligèrent à rentrer à Plaisance le jour même. Le onze, il tente une deuxième sortie mais il n'a guère le temps de patrouiller car la chasse ennemie le contraint de s'abriter à *Cinq Louant* (peut-être Saint Lawrence ?) d'où il sort quelques jours plus tard. Cette période de course est en définitive plutôt décevante, mais on voit bien que ces zones de la « grande pêche » ne sont pas du tout isolées comme on pourrait le penser mais sillonnées par biens des navires, pêcheurs de morues, caboteurs marchands et infestées de corsaires et vaisseaux de guerre ennemis. C'est que cette zone lointaine est d'un intérêt politico-stratégique. En effet, la France et l'Angleterre s'en contestent la suprématie, à la fois sur le continent nord-américain et sur les régions poissonneuses du golf du Saint-Laurent, du Labrador et des îles de Terre-Neuve. En ces temps de guerre, Anglais et hollandais notamment, coalisés contre la France, cherchent à épuiser son commerce en rendant la pêche impossible. C'est l'autre aspect des hostilités, dont on parle moins : attaquer les convois, détruire les sources d'approvisionnement loin du pays comme la morue de Terre-Neuve, le sucre, le café ou le tabac des Antilles sans parler des sources « metalliques », argent et or des colonies espagnoles de continent sud-américain assurant le secours financier du conflit. Et dans les mois, dans les semaines qui ont suivi, on a pu voir les belligérants se livrer sur mer, près des côtes françaises cette fois, à une véritable guerre pour le

91 Les îles Saint-Pierre et Miquelon, que la France allait conserver lorsqu'elle dut céder Terre-Neuve aux Anglais par le traité d'Utrecht en 1713.

92 Est-ce la région de *Piscataway*, au sud de New York ?

pain.

« *Suivant l'acte de marché passé* » le capitaine Herbert, laissa la course et entra au port de Saint-Jacques, côte du Chapeau Rouge, le 2 septembre pour y prendre son chargement de morues. Il passa tout le mois à charger son navire et à le mettre en état de faire son voyage de retour en Europe car il devait désormais aller livrer sa cargaison à Bordeaux, « *suivant les ordres.* » Quelques jours auparavant, voyant que les préparatifs du départ s'achevaient (on allait remonter la chaloupe à bord), Julien Cachaut, de Saint-Servan, second-maître, avec Jean Mousson, de Pleudihen, contre-maître et Pierre Mathurin, de Cancale, peut-être parce qu'ils apprirent qu'ils ne rentraient pas à Saint-Malo, se concertèrent et décidèrent de déserter, profitant de l'occasion trop tentante que leur offrait la chaloupe pour se faire la belle. Ils attendirent la nuit pour y mettre « *leurs hardes & ceux des officiers & matelots* » et disparaître. Ont-ils été bien « inspirés » ?

Car le voyage du ***Géraldin*** fut rallongé par des vents contraires qui le menèrent bien plus au sud et, le voyage s'allongeant, les vivres durent être rationnés. Zéfirin Gourdel, de Saint-Malo, contremaître, déjà mal en point, décéda le 25 novembre « *de maladie nature* » et fut jeté à la mer. Le 30 novembre le navire dut « *relascher a la Corogne pour y prendre les vivres nécessaires & y attendre le vent favorable pour continuer son voyage*. » Cet allongement du temps, ce *retardement* comme on disait à l'époque, ajouté aux confiscations d'une partie de la pêche et du matériel, les *ustancilles*, étaient des frais supplémentaires pour l'armement, aussi il ne tarda pas à charger des vivres en Galice et profiter d'une fenêtre météorologique pour reprendre le cours de son voyage. C'est ce jour-là que mourut le nommé Jacques Jamet, de Saint-Liac[93], également contremaître. Aura-t-il été jeté à la mer ou trouvé sépulture sur cette terre de Galice ? Au cours de cette relâche, le capitaine Herbert aura fait faire l'inspection de la coque et de la cale pour savoir si le mauvais temps n'avait pas endommagé la précieuse cargaison de morues car une entrée d'eau, en mouillant les morues salées, pouvait ruiner les espoirs de toute la campagne !

Il refit voile le 3 décembre (1708) et pour plus de sécurité, Herbert profita de la compagnie d'un convoi de six navires marchands qui sortaient de ce port de Galice vers Bayonne pour voyager de conserve, ainsi que celle d'un suédois allant à Saint-Martin de Ré, sans doute pour prendre du sel. Cette compagnie devait bientôt s'avérer bien nocive puisque « *lequel suedois dans son voyage trouva deux navires zelandois et leurs fist scavoir la sortye du declarant duquel lieu de La Cologne allant auquel lieu de Bourdeaux & leur indiqua a peu pres le lieu ou il pouvoit estre suivant le temps qu'il avoit depuis la sortye*. » Ce qui ne tarda pas à se produire car le 9 décembre le ***Géraldin*** rencontrait deux navires qui « *faisoient vent sur luy, le temps etant fort obscurs du costé ou ils etoient.* » A bord, on comprend bien que pour s'en sortir, il va falloir demander au navire de donner tout ce qu'il peut. Alors il force de voiles au maximum, mais, peine perdue, dans la soirée, « *une heure avant la nuit* », il fut rejoint par ces deux navires qui sous pavillon blanc[94] lui tirèrent d'emblée quelques coups de canons à boulets, histoire d'impressionner, de montrer leur détermination et leur force. A bord du ***Géraldin***, Herbert, réalise que la situation est bien compromise en considérant la force des attaquants, bien mieux armés. Puis les deux navires ennemis se rapprochent « *l'un a portée de pistolet & l'autre a portée d'un fusil* » et se dévoilent en arborant le pavillon hollandais accompagné de quelques autres décharges de canon à faible

93 Probablement *Saint-Suliac* sur l'estuaire de la Rance, près de Saint-Malo.

94 L'*Ordonnance* du 9 octobre 1661 officialisa le pavillon blanc plain pour les bâtiments de guerre.

distance. Sur le ***Géraldin***, impossible d'ouvrir la batterie avec une mer aussi agitée et donc de se défendre. Le capitaine est condamné à se laisser prendre « *attendu la force dominante desquels deux navires [...] & d'amener le pavilon françois* », signe de reddition. Le français est ensuite amariné par le navire hollandais nommé la ***Diane***, un 34 canons servi par 250 hommes et escorté par ***Les Etats de Zélande***, de 26 canons, équipé de 200 hommes. Des équipages aussi nombreux sur des navires de cette taille indiquent clairement que l'on a affaire ici à de purs corsaires, disposant d'effectifs pléthoriques pour aborder et envahir le pont de l'ennemi, maîtriser l'équipage et enlever le navire dans un combat-éclair. Ici, l'abordage fut inutile.

Le ***Géraldin*** pris et amariné, les Hollandais cherchèrent à se débarrasser des équipages capturés pour n'avoir pas à les surveiller ni à les nourrir. Aussi une semaine plus tard, une partie de l'équipage du ***Géraldin*** fut transbordée sur un autre navire hollandais « *ayant passeport francois & allant en France, l'autre partye restant en la prise.* » La ***Diane***, elle, fit sa route vers la Hollande avec sa prise et partie de l'équipage français qui la servait jusqu'à Falmouth, côte d'Angleterre, nation alliée dans cette guerre. L'équipage rentrerait probablement peu après en Bretagne sur un « paquebot»[95], comme tant d'autres fois avec d'autres équipages capturés ! Quant au capitaine Herbert, il dut patienter, seul, encore trois semaines sur la ***Diane*** pendant la relâche du Hollandais à Falmouth, avant que cette dernière ne reprenne la mer pour rependre la course. On l'embarqua sur un marchand qui se rendait en Zélande, cette province du sud-ouest des Pays-Bas, frontalière avec la Belgique actuelle, dont Middelbourg et Flessingue étaient, à l'instar de Saint-Malo, les grands ports marchands et corsaires. Là-bas, le capitaine hollandais fit les démarches pour faire enregistrer sa prise. Herbert dut donc rentrer par terre dans le froid polaire de cet hiver hors-norme[96] jusqu'à Saint-Malo où il arriva le 2 mars 1709 pour venir faire sa déclaration et protester « *contre lesquels dezerteurs [...] pour son armateur de les poursuivre suivant l'Ordonnance*. »

Les déclarations ainsi rédigées se terminaient systématiquement par la formule suivante. « *Lecture faitte au declarant de son present raport, il a dit & afirmé qu'il est veritable, y persiste & le fera verifier en cas de contestation & a signé & payé sept livres dix sols. Signé Chambery Herbert.* Et plus loin, *« Duquel raport il a esté decerné acte pour valoir et servir ou il apartiendra. Signé J.Gouin, Bernard Grout.* »

x

xxx

*Commission du 9 mars 1709 à Duguay-Trouin, pour armer en guerre le vaisseau l'**Achille**, du port de 1000 tonneaux, présentement à Brest. - Commission du même jour au chevalier de Courserac, pour armer en guerre la frégate l'**Amazone**, du port de 400 tonneaux, présentement à Brest.* [97]

95 L'origine de ce mot viendrait des *packets-boats* anglais charger de transporter le courrier sur le continent au XVIIIème siècle.

96 Les observateurs de l'époque semblent pourtant dire que la vague de frois intense affecta moins, paradoxalement, les pays du nord.

97 DELOURMEL, L. et HAUCOURT, G. d', *Inventaire sommaire des Archives Départeentales antérieures à 1790.* Série B – Cours et Juridictions. T. IV, Amirauté de Léon, p. 25-29.

Mi-mars. On enregistre une remontée des températures. Alors que le froid commence à lâcher prise, des négociations vont s'engager pour un traité de paix entre la France et la Hollande. Elles sont menées par Colbert de Torcy, le neveu du grand Colbert, plénipotentiaire. L'***Elisabeth***, de Saint-Malo, fait du petit cabotage en Manche[98]. Le 10 mars 1709, il est à Cherbourg, mouillé dans la rade « *pour attendre le vent favorable.* » Le vent, il va arriver, mais sous la forme d'un « *gros vent d'est nordest en tourmente* » qui pousse vers le large et qui ne lui a pas permis de lever son ancre. Ainsi, « *contraint de l'y abandonner ainsy que son cable que ne pouvant abraquer[99], il fut obligé de le couper & ensuitte de sortir de laditte rade pour venir en ce port.* » Mais dans la soirée, de nouveau en danger, il doit aller s'abriter à Grandville « *par la continuation de la tourmante* » qui lui a cassé ses deux câbles et pour ne pas finir à la côte, il a pris l'unique solution qui lui restait, celle de sortir au large par vent arrière « *pour fuir a la mer, qui l'a jetté proche le lieu apellé Blancq Sec ou ledit vaisseau est actuellement echoué au plain*. » Dans ces conditions, si la prochaine marée ne peut pas le relever rapidement, le navire peut être considéré comme perdu avec sa cargaison de graines de lin, de pierres, de bois à feu et charbon qu'il avait chargée à Cherbourg. C'est pourquoi, dans l'urgence, Guillaume du Manoir est venu le plus vite possible déclarer à l'Amirauté, laissant son équipage sur la barque et « *rajoustant que ledit vaisseau l'**Elizabeth** est presentement sans amures ny cables.* »

*Jugements du 18 mars 1709, déclarant de bonne prise les navires la **Marie**, de Falmouth, pris par les frégates le **Chevalier Baert**, le **Château de Delft** et la **Duchesse de Bourgogne**, capitaines Larmus, de Hautefeuille, et de Mouchy - La **Lita**, de Rotterdam, pris par la frégate le **Lys**, capitaine de la Marguerie - Le **Paul**, de Falmouth, pris par la frégate la **Trompeuse**, capitaine Tousée - Le **Jacques**, de Ramsgate, pris par la frégate la **Galère Volante**, de Dunkerque, capitaine Wackernier (25 mars).* [100]

98 Déclaration de Guillaume du Manoir, maître de la barque l'***Elizabeth***, du 11 mars 1709. ADIV, 9B 479, fol° 6.
99 *Abraquer* : Tendre le cordage avec ses bras.
100 DELOURMEL, L. et d'HAUCOURT, G., Op.Cit.

V

Avril 1709

Le bourbier de la France

Arrêt du Conseil d'Etat, du 2 avril 1709, ordonnant que « *ceux qui, en exécution de l'arrest du 5 mars 1709 voudront faire des achapts de grains dans une province du Royaurne pour transporter par terre on sur les rivières et canaux dans une autre province, seront tenus à peine de confiscation, d'en donner avis à l'intendant ou commissaire départi de laditte province, qui marquera la quantité desdits grains qui pourra y estre acheptée, avec deffences d'en enlever plus grande quantité*. » (24 avril).

L'effroyable hiver semblait bien terminé mais le dégel qui avait suivi sera aussi désastreux car il provoquera des inondations sans précédent. Si le redoux avait désincarcéré les bateaux pris au piège sur les fleuves et rivières et dans certains ports, interdisant tout transport, si l'épais verglas avait fini par fondre sur les chemins et les routes, les rues et les places, la France va se transformer en un infâme bourbier où s'enlisent bêtes, gens et charrois. Ce bourbier dans lequel patauge ou s'enlise la France est en fait général. Pour s'en convaincre on peut lire le bilan dressé par les gazetiers du mois d'avril 1709 : *« Les lettres des Provinces de France sont toutes remplies des desordres causez par les eaux & par les glaces. En Provence, en Languedoc, & en Dauphiné le froid a été si violent, que dès le 8 de Janvier le Rhône, qui est le Fleuve le plus rapide de toute l'Europe, fut gelé en plusieurs endroits. On écrit de Paris que ce froid extraordinaire fit cesser les Spectacles publics, les Collèges, la plûpart des Tribunaux & généralement toutes les Assemblées. II est certain que cette Capitale a extrêmement souffert, non seulement, par l'interruption des secours qu'elle a accoûtumé de recevoir par les Rivières, mais par l'incommodité que les Habitans en reçurent lors que les dégels arrivèrent. On alloit en bâteau dans la Place de Grève. Tous ceux qui habitent dans les maisons qui sont sur les ponts furent obligez de les abandonner, & il falut tendre des chaînes aux deux bouts pour empêcher les Carosses, & même le Peuple de passer sur ces ponts, qui trembloient par la violence des eaux, & par les secousses que les grosses pièces de glaces donnoient contre leurs*

piliers. »[101]

Le 11 avril 1709, Pierre Primaux de Lépine, capitaine d'un navire nommé La ***Généreuse***[102] est venu faire sa déclaration devant le procureur de l'Amirauté de Saint-Malo a l'issu de son voyage commercial. Il commandait une frégate de 200 tonneaux, d'un port bien commun à cette époque. Celle-ci portait 20 canons et avait embarqué 72 hommes d'équipage. Ledit navire appartenait au sieur Nicolas Giraudin, armateur et consorts qui avaient l'avaient fait charger « *de plussieurs sortes de marchandises* » selon la formule couramment employée à l'époque. Le navire avait fait voile de Saint-Malo, cela faisait presque deux ans déjà, le 14 novembre 1707, cap sur les Canaries où il était arrivé après trois semaines environ, le 5 décembre. Il y chargea ce vin et cette eau de vie qui se conservaient bien à bord. Le navire passa là-bas du temps à charger d'autres marchandises à moins que les circonstances adverses (vents contraires ou nuls, présence ennemie) ne l'obligèrent à attendre de meilleures conditions. Le premier janvier 1708 il put sortir et « *etant deradé*[103]*, il prist un petit batiment ecois*[104] *ayant passeport de Suede qui sortoit de Sainte Croix de Tenerif qu'il mena a Corotana*[105]*, isle de Tenerif.»* Pas de chance ! Le général et le consul du lieu l'obligèrent à relâcher sa prise. Le 10 janvier, le navire se trouvait toujours dans l'archipel et le dénommé Jacques Caruil, un normand, déserta. Puis la ***Généreuse*** passa à l'île de Palma pour y faire de l'eau et du bois avant sa traversée. C'est lors de cette manœuvre, le 19 janvier que le nommé Gilles Gilloust ? tomba dans la cale, se blessa et mourut, « *des hardes duquel et de ce qu'il pouvoit avoir il* (le capitaine) *fist inventaire auquel lieu de la Palme.*

Le 24 janvier, enfin, le navire appareille de Las Palmas « *pour suivre sa destination à l'Amerique* » et un mois plus tard, faisant sa route dans les Antilles, il capture, après environ une heure de combat qui coûta la vie à trois hommes de son équipage,[106] un bateau anglais d'environ 150 tonneaux sortant de la Barbade en route pour l'Irlande, chargé à moitié de sucre et de quelques balles de coton. La prise amarinée est amenée au Cap Français (Haïti) le 5 mars « *ou la procedure en a esté faitte, le prise ? vendue et adjugée & a payé le dixieme au receveur de Monseigneur l'Amiral.*[107]» Comme souvent, l'arrivée à l'escale est le moment où les matelots mécontents

---

101 *Mercure Historique et Politique*, mars 1709. *« Lettres historiques, contenant ce qui se passe de plus important... »* T.XXXV, avril 1709, pp. 425-426. L'un des auteurs de ces « *Lettres historiques* » est Jacques Bernard, qui écrit depuis La Haye, est protestant et donc a choisi le camps adverse à la France. « *Il est vrai qu'à la réserve de l'Angleterre & des païs du nord, le reste de l'Europe est à peu près dans le même cas, mais cela ne guérit point les maux de la France, & qui plus est, il s'en faut bien que ces autres païs soient menacez également avec elle . Les Alliez étant Maîtres de la Mer, pourront se communiquer reciproquement, & tirer de tous côtez, les secours dont ils auront besoin, au lieu que la France & l'Espagne n'étant alliées avec personne, devront tout tirer de leur propre fonds, & si par malheur les bleds viennent à manquer, jugez en quelle estrêmité, se trouveront les habitans de ces deux Etats. »*

102 Déclaration de Pierre Primaux de Lépine, capitaine de la ***Généreuse***, du 11 avril 1709. ADIV, 9B 479, fol° 19-22 et de Joseph Pitrel du Morier 19-04-1709, fol. 25 R-25 V.

103 *Etant sorti de la rade.*

104 *Ecossois ?*

105 Orotava, Puerto de la Cruz ?

106 « *Jacques Ququemelle de Saint-Malo, voillier, Pierre Duchesne, matelot du departement de Saint-Brieuc & Jullien Bourdé, sieur des Marolles, pilotte qui furent tous les trois tués, des hardes desquels ainsy que de leur effets il fist faire inventaire. »*

107 *« Le dixième de toutes les prises en Mer ou sur les Gréves sous Commission et Pavillon de France, appartiendra à l'Amiral, avec le dixième des Rançons... car nul ne peut équiper un Navire en Guerre ou Marchandise sans Commission, Pavillon ou Banniére de France, à peine de confiscation. » Ordonna*nce *de la Marine* , Livre premier, Titre premier, Art. IX, p. 10. L'Amiral de France était à cette époque Louis-Alexandre de Bourbon (1678-1737), fils

désertent, soit pour tenter de s'installer, soit pour trouver un autre embarquement. C'est le cas pour Louis Derrel, second chirurgien, et Daniel Chesnet, mousse. Le capitaine y vend quelques marchandises et la ***Généreuse*** reprend la mer pour Santiago (de Cuba?) où Primaux de Lépine négocie à nouveau. C'est le moment que choisirent pour déserter Pierre de Bosser et Jacques Guigou « *qui emporterent avec eux tout ce qu'ils pouvoient avoir de hardes & autres choses.* »

Parfois les désertions sont en nombre si important que l'équipage se retrouve trop réduit pour assurer les manœuvres du navire, mais ce sont là des cas extrême. La ***Généreuse*** poursuit donc son périple puisque après les Canaries, Saint-Domingue et Cuba, la voilà faisant route vers Portobelo (dans l'actuel Panamá). Guillaume Galoy qui voulait absolument qu'on le débarque depuis le première relâche, n'en pouvait plus de rester à bord, mais, semble-t-il, n'avait pas voulu ou pu déserter, et puisque le congé qu'il demandait lui avait été systématiquement refusé par le capitaine, il chercha par toutes les formes à se faire congédier. Pour cela il « *frapa le sieur Du Morier Pitrel par deux differentes fois & en voulut fraper d'autres avec une hache, ce qu'il ne fist qu'a desseing d'obtenir son congé qu'il avoit demandé en tous les ports ou il avoit donné, ce que le declarant luy accorda pour eviter plus grands accidents.* » A condition, ajoute le capitaine, de lui rembourser les avances qu'on lui avait faites.[108] On ignore le commerce que fit la ***Généreuse*** à Portobelo mais nous la retrouvons le 10 juin dans le grand port Carthagène des Indes (dans l'actuelle Colombie), célèbre comme Portobelo pour ses foires. C'est dans ce port qu'il vend le reste de sa cargaison « *a la reserve du quelque peu de Marchandises qui n'etoient pas propres pour le lieu.* » L'escale dure près de deux mois, le temps de la vente, de négocier l'achat de marchandises, de piastres et de fret pour l'Europe. La vie de la cité caraïbe avait dû séduire d'autres bretons puisqu'il déserta là-bas pas moins de 6 nouveaux hommes de l'équipage à savoir « *Messire Jean-Baptiste Ino, aumosnier, Pierre Quoroller, cuisinnier, François Jean aussy cuisinnier, Pierre Perinnet, Maistre d'hotel lequel dernier enleva et emporta avec luy les marchandises du deffunt Les Marolles*[109]*, qu'il avoit dans son coffre, Sebastien Royer, contremaistre et Jacques Tuet, armurier.* »

Le capitaine Primaux de Lépine ordonna le départ de son navire rechargé pour la côte de Saint-Domingue et fit relâche à Léoganne où deux autres hommes ont déserté, Jean Atanaze, bosseman[110], et Charles Conteur, mousse. Il a dû aussi y laisser deux hommes non loin de là, à

légitimé du Roi Louis XIV avec Madame de Montespan, qui reçut le titre à 5 ans. Fait quelques années plus tard Gouverneur de Bretagne (1695), autant dire un peronnage incontournable pour nos marins, armateurs et négociants bretons de cette époque. On trouve un portrait de ce prince au château de Lesquiffiou en Pleyber-Christ (Finistère).

108 Cet incident, comme tous ceux qui émaillent la vie à bord dans ces conditions de confinement, étaient systématiquement consignés dans un procès-verbal, par l'écrivain ou celui en tenant lieu, signé par le capitaine et les officiers du bord. Ils étaient ensuite remis par le capitaine au greffe de l'Amirauté, à l'occasion de sa déclaration à son retour au port. « *Le tout suivant le proces-verbal qu'il en a dressé en datte du jour vingt deuxieme sur une feuille de papier signé de luy et de plussieurs de ses officiers lequel il a presentemant deposé au greffe pour y avoir recours.* »

109 « *Joseph Pitrel, sieur du Morier, lieutenant & Guillaume Waitchenne aussi lieutenant & tous les deux cy-devant sur le vaisseau la* ***Genereuse*** *de Saint-Malo déclarent qu'ils n'ont pas connoissance que le nommé Perinnet ayt emporté aucunes hardes ny marchandises apartenant au deffunt sieur des Marettes.* » ADIV, 9B479 du 19 avril 1709.

110 Contremaître chargé des cables et des ancres, le « bosco ». « *Le Contre-Maître ou Nocher aura soin de faire agréer (gréer) le Vaisseau ; & avant que faire voile, il verra s'il est suffisamment garni de Cordages, Poulies, Viles & de tous les Aparaux necessaires pour le Voyage... Pendant le Voyage, il visitera chaque jour toutes les Manoeuvres hautes et basses ; & s'il y remarque quelque défaut, il en donnera avis au Maitre... Il executera & fera exécuter dans le Vaisseau tant de jour que de nuit les ordres du Maitre... En arrivant au Port, il fera préparer les Cables & Ancres, & amarrer le Vaisseau n fresler les Voiles & dresser les Vargues*. » *Ordonnance*... Livre second, Titre V, Art. I, II, III, IV, p. 151.

Petite Rivière, un certain Pierre le Maistre, volontaire, et Claude Le Breton « *qu'il y laissa en auberge, n'etant pas en etat de se rembarquer.* » Enfin, il dut enregistrer trois nouveaux décès, ceux de Gilles Briand de Binic, de Louis Lescallec du Port-Louis et de Alexandre Duchesne, un autre mousse pour lesquels il dut faire, selon l'Ordonnance, l'inventaire des hardes et des coffres ou ceux-ci resserraient leurs effets personnels, leur argent, s'il en avaient et leurs papiers. A cette date l'équipage avait perdu, entre morts, malades et déserteurs pas moins de 22 membres sur les 72 embarqués ! Et la liste n'allait cesser de s'allonger car la ***Génereuse*** apareilla de nouveau pour le Cap-Français où elle chargea du sucre et de l'indigo « *tant pour les propriétaire qu'a fret»,* relâche pendant laquelle le 9 décembre mourut le matelot normand Pierre Perrier et le 10 le maître charpentier François Jamet. Primaux de Lépine fit appareiller du Cap Français le 28 décembre 1708 pour rentrer en France.

Mais si l'équipage est quelque peu entamé par les défections en tous genres, la population du navire n'avait pas moins augmenté car, au Cap Français, le commandant du port avait obligé Primaux de Lépine à prendre à son bord une quarantaine passagers « *tous du vaisseau la* ***Legere*** *de Saint-Malo qui avoit esté pris, que d'autres qui y etoien*t.» Sans doute ces matelots qui étaient montés malgré eux sur la ***Généreuse*** pouvaient remplacer les morts et les déserteurs mais le capitaine avait du soucis à se faire car il fallait nourrir ce nouveau contingent sans avoir obteu de contre-partie en vivres pour leur subsistance ! Ces nouveaux passagers[111], pas franchement des « touristes » comme nous dirions aujourd'hui, allaient se rappeler toute leur vie ce retour vers la France.

Quelques jours plus tard, en effet, il se produisit un incident de navigation. Alors qu'il faisait route, probablement entre les îles Caïques, au nord du Cap Français (actuellement le Cap Haïtien) il toucha, le premier janvier 1709, « *sur les fonds blancs sans s'estre aperceu d'aucun accident, lesquels fonds blancs sont au debouquement des quays*. »[112] C'est le jour également où décéda Pierre Yrriez, de Plouer. Cet incident, sans gravité au demeurant puisque le navire poursuivit sa route pendant un mois sans problème, annonçait néanmoins un déchaînement d'événements dramatiques qui sont racontés par le menu. Sur la route habituellement fréquentée par les navires revenant des Antilles, mourut le premier « passager », Noël Desclos le 12 janvier et Denis Foret, de l'équipage, le 14 janvier et quinze jours plus tard Pierre Le Breton. La ***Généreuse*** remontait dans les parages de Terre-Neuve pour chercher les vents d'ouest portant vers l'Europe. Nicolas Lamort, le mal nommé, un passager pris au Cap François, trépassa le deux février. Ce mauvais présage allait annoncer une suite tragique. Arrivé à la hauteur des bancs du Chapeau-Rouge, cette côte où allaient pêcher d'autres armements malouins, le 4 février, le navire est pris dans une tempête « *si terrible que le navire ne put gouverner vent arriere aux mats a cordes, le navire etant venu en travers.* » Le matin suivant le vent renforça de telle manière que « *le navire etoit tout couché sans redresser, ayant l'eau a la Galiotte. »* La situation est critique, les mâts risquant d'être emportés et de causer des ravages en s'écrasant sur le pont et le poids de la cargaison ballottée pouvant faire chavirer le navire, il fallut envisager de soulager la ***Généreuse*** pour éviter le naufrage tout en

111 C'était un service habituel de rapatrier des équipages en attente de retour. C'était surtout une manne supplémentaire pour les navires qui avaient de la place, surtout les civils payants, riches espagnols qui revenaient en métropole avec leur famille et leurs biens à fret payant.

112 Probablement en se faufilant entre les îles (cayes) qui forment un chapelet dans le nord-ouet de l'archipel des îles Turks et Caïques

préservant les marchandises. *« Ce qui obligea ledit comparant, de l'avis de ses officiers, de faire couper le grand mast de hune & celluy d'artimon et jetter a la mer onze pièces de canon de dessous le vent pour soulager le navire & tascher a le sauver, ainsy que sa vie & celle de son equipage. »* La manœuvre redressa quelque peu le vaisseau et l'on pu se mettre aux pompes « *pendant quatre horloges.* » Malheureusement, la tempête continuait de plus belle et deux ou trois heures plus tard un « coup de mer » emporta la chaloupe sous le vent « *ainsy qu'un mast de hune, un grand bout dehors, le mast de la chaloupe & un bout de hors de vergue qui ont esté perdus.* » Mais ce n'était pas terminé car le coup de mer brisa la lisse « *a laquelle etoit saisie la chaloupe qui se brisa en morceaux. »* La furie de la tempête désemparait de plus en plus le navire qui vit son arcasse[113] enfoncée et de crainte que l'eau ne s'engouffre dans le navire, « *le declarant y fist mettre plussieurs hardes de l'equipage [...] pour boucher les trous pour eviter que le navire n'eusse remply & pour garentir davantage fist couper un cuir de la cargaison qu'il y fist coudre & un pavoy de toille qui y fut aussy mis en double*. » Et, comble de malheur, l'aumônier en titre avait déserté à Carthagène ! Mais la Providence voulut que dans le contingent embarqué il s'en était trouvé un qui les aura assistés dans leur éprouvante traversée !

Ces mesures de protection et d'allègement du navire désormais bien éprouvé ne suffirent pourtant pas à rétablir la situation et le capitaine fut à nouveau contraint de se priver de tout ce qui était dans l'immédiat inutile, ainsi fit-il jeter à la mer un invraisemblable et dérisoire inventaire de « *plussieurs coffres aux uns et aux autres, la table de cuisinne & ce qui etoit dedans, plussieurs balles de canon, pinces de fer, une voille & une vergue de petit perroquet, plussieurs roue & canon & poullie, les lisses de dessus le gaillard qui furent rompues au dematage, une barique de poivre, un baril de farinne*. » Nombres de voiles sont emportées ainsi que des vergues, des haubans...

Le 5 février donc, il répare de fortune la voilure déchiquetée et emportée, et avec un grand hunier de rechange il fait une misaine. Le navire ainsi gréé affronte alors, vers les dix heures du soir, un « *un rouly si furieux qu'il crut estre submergé, lors de quoy les hobans de mizainne a babord casserent & a un autre rouly ceux de tribord casserent pareillement en sorte que le mast de mizaine cassa & s'en fut a la mer... »* et suivent ainsi les désastres successifs au point de se demander ce qui était encore fonctionnel sur le navire à ce moment, d'autant que le capitaine dut, pour éviter d'autres dommages collatéraux, se passer d'autres agrès. « *Lequel mast de mizaine tenu, par lequel etay frapoit au devant duquel navire ce qui fist qu'il fist couper ledit etay & larguer lequel mast de mizainne qui immanquablement auroit deffoncé ledit navire faisant travailler celluy de beaupré d'une telle maniere qu'il faisoit mouvoir les travers et ouvrir les calles, ce qui rendit le navire eveux a une pompe, la voille d'etay de hune s'en fut avec lequel mast de mizaine.* » On ignore si, le lendemain 6 février, Louis Benoît décéda d'un accident dû à la tempête.

Pendant un répit qui suivit d'une dizaine de jours, la ***Généreuse*** put vaille que vaille continuer sa route, laissant dans son sillage comme de fugitifs pointillés sur sa route cauchemardesque les corps enveloppés de marins décédés qu'on jetait à la mer : François Le Sage qui était second charpentier, le 9 février, le lendemain Jean-François Delaunay, également second charpentier, le 12 un passager nommé François Quarée, et le lendemain, 13, Patrice Halouet, maître cannonier et Jacques Caulart, mais aussi les passagers comme François Piquenost, second charpentier du

113 *Arcasse* : Arrière du navire, charpente de l'arrière du navire.

navire l'***Amazone***.

On a envie de croire que tout ceci va enfin se terminer puisque le capitaine a réussi à raconter le calvaire de son navire. Mais le 14 février la ***Généreuse*** rencontrait une autre tempête et une mer qui devint « *aussy impetueuse en sorte qu'il en recut plussieurs coups qui fist ouvrir le navire par le haut, cassa plussieurs courbes du pont d'en haut & emut toutte la voute a tribord* » sans compter la perte d'une misaine servant de voile. Il y eut encore à déplorer les décès de Guillaume Le Roux et de François Renfroy le 19 février.

C'est dans ce « *fort meschant etat* », avec un équipage (ou ce qu'il en restait) presque entièrement malade, ayant perdu les passagers Antoine Lafontaine le 27 février et le premier mars le second chirurgien de la ***Légère***, Jean Dumas, puis le lendemain l'aumônier de ce même vaisseau, messire Quenot[114], qui ne put donc assister jusqu'au bout les marins dans leurs prières, que la ***Généreuse*** rencontra par chance le 4 mars, par 48 degrés, quarante minutes nord, le navire le ***Lis***, de Saint-Malo, capitaine de La Margerie, pour lui demander assistance. On était déjà assez près des côtes, à quelques 80 lieues de Ouessant. Il semblerait que l'enthousiasme n'était pas total à bord du ***Lis*** car « *lequel sieur de la Marguerie luy accorda le secours qu'il luy demandoit malgré quelqu'uns de ses officiers.* » Ne pensez pas que ce capitaine le faisait par pur désintéressement, car il dut négocier son aide à hauteur de 10 000 livres pour le convoyer et le conduire au prochain port, soit cinq jours de route, « *laquelle somme il* (le capitaine de la ***Généreuse***) *luy consentit obligation au moyen de quoy il l'a escorté & mesme traisné au cable jusqu'à Camaret, coste de Bretagne ou il arriverent le 9ème mars dernier.*» De là Primaux de Lépine mena son navire très indigent en face, de l'autre côté de la rade, à Brest pour remettre son navire en état de reprendre la mer, prévenir les propriétaires et attendre de nouveaux ordres. Deux marins n'auront pas goûté longtemps la délivrance d'être arrivés à bon port après avoir supporté de telles épreuves, puisque Pierre Ridal décéda le 10 mars et Philippe Cardo le 11 à Camaret ou à Brest ! Pendant cette relâche forcée, il fit décharger la cargaison pour faciliter le travail des charpentiers et calfats. C'est de cette façon, qu'il put considérer l'état de sa cargaison et découvrir ce dont il se doutait déjà, après le dommage causé aux pompes, qu'il y avait là « *trente neuf bariques de sucre entierement perdues & fondu par l'eau de mer, quatre autres bariques aussy mouillés qui ont este estimé par les experts qui ont acisté a laditte decharge, et une barique de (?), six carteaux aussy sucre entierement coullez & perdus, quinze cuirs avariés & un tout a fait pourris, le tout suivant les proces verbaux qu'en ont dressé lesdits experts.* »

Tout aussi inquiétant, lors de cette décharge, le capitaine s'aperçut que les coffres de ceux qui étaient décédés pendant le voyage étaient vides « *à la reserve de ceux apartenant à Jacques Ouquemelle et Guillaume Quillouert qui n'etoient point ouverts* ! » Tous ces coffres, il y en avait un « *a ferremans* », celui du charpentier « *n'ont esté defformés que par la tourmante & mauvais temps qu'ils ont souffert qui aparemment a emporté tout ce qu'il pouvoit y avoir dedans les autres coffres manquant ayant esté jettés a a mer lors desdittes tourmantes pour soulager le navire.* »

Un mois plus tard, sortie de Brest où elle s'était « raccommodée », la ***Généreuse*** arriva à Saint-Malo où elle fit sa décharge. Elle apportait dans la cité une cargaison bigarrée venues des Antilles et des territoires alentours : « *548 bariques & 82 quarts de sucre pour le compte de la societté, deux*

114 « *Les passagers decedés cy devant nommés n'ayant aucune hardes que ce qu'ils avoient sur leur corps qui ont esté jettez a la mer.* »

cens treize cuirs en poil[115], trente deux bariques d'indigo, cinq sacs d'argent contenant trois mil six *cent quarente sept piastres, deux sacs , l'un contenant bareton & l'autre poudre d'or pezant ensemble* ***4125 Cno 7 no 4 Gno,*** *le tout aussy pour le compte de la societté. »*

Elle ramenait aussi à fret des piastres[116] pour un montant de quatre mil cent dix livres et trois sacs : « *un sac de poudre d'or avec un lingot d'or, la poudre pesant trois onces, cinq gros et demi, le lingot deux marcs, deux onces, six gros et quinze bariques d'indigo et six barils d'indigo, le tout suivant les connoissances qu'il en a signés et enfin des bois à teinture*. »

Jugement du 16 avril 1709, declarant de bonne prise le navire le ***Serpent****, de Jersey, pris, apres trois heures de combat, par la fregate la* ***Duchesse-Anne****, capitaine Cassard; ledit jugement rappelle aux officiers de l 'Amirauté le règlement du 20 août 1673, relatif à leurs salaires et leur enjoint de le suivre exactement (22mars). - Jugement du même jour declarant de bonne prise les navires : l'* ***Aigle Volant****, pris par les barques longues la* ***Brillante****, l'****Aigle*** *et le* ***Pontchartrain****, capitaines Masson, Maupin, et Leur - Les* ***Trois Freres****, de Flessingue, pris par la frégate* ***Amazone****, capitaine de Nesmond (22 mars).*[117]

x

xxx

La ***Toison d'Or*** est arrivée à Saint-Malo le 22 avril venant de Rotterdam « *avec paseport pour apporter cinq cent quatre vingt six poches de graines de lin, trois cens nonante neuf planches de sapin et chesne*»[118] et le lendemain, le ***Jeune Jacques***, lui aussi de Rotterdam a livré 150 barils de graines de lin et « *trois bariques de ceruse, 250 planches de chesne, seize barique de couperose*[119] *? pezant 12886, & 1000 de noir, le tout pour le sieur de La Roche Prouvost et pour M le Chevalier Danycan.* » [120]

Deux jours plus tard, Jean Roulier, capitaine du Navire la ***Reine d'Espagne***[121], de 70 tonneaux, s'est présenté au greffe avec son pilote, Pierre Le Norzer, de Camaret, et François Paulin, maître canonnier. Ils venaient de rentrer à Saint-Malo avec un équipage de 17 hommes, « *a la reserve d'un nommé Pitre* (Peter?), *Irlandois qui est resté de sa bonne volonté auquel lieu de Grenezé. »* Encore une victime des corsaires anglo-normands ! Ils étaient parti de Brest le 16 avril pour aller charger du sel au Croisic mais dès le 17 au matin « *il se trouva proche d'un navire qu'il croiet (sic) estre de ceux avec qui ils avoient sorty de la rade de Brest par raport a une quaiche qu'il voyoit… »* Ce dernier

115 C'est à dire des cuirs non tannés.
116 La piastre espagnole en argent valait bon an mal an 4 livres tournois françaises.
117 DELOURMEL, L. et HAUCOURT, G. d', *Inventaire sommaire des Archives Départeentales antérieures à 1790.»* Série B – Cours et Juridictions. T. IV, Amirauté de Léon, p. 25-29.
118 Déclaration de Michel Jansen du 23 avril 1709. ADIV, 9B 479, fol° 26 R.
119 Nom donné au sulfate de fer. Il permettait entre autre de fabriquer des encres. Le *noir* était également un colorant utilisé pour les encres.
120 Déclaration de Louwerens Troort assisté de Henry Hervo, interprète, du 24 avril 1709. ADIV, 9B 479, fol° 26 V.
121 Déclaration de Jean Roulier, du 26 avril 1709. ADIV, 9B 479, fol° 27.

navire était en fait une prise « *duquel corsaire de Grenezé & qui resembloit a une qui estoit de leur flotte tous sortant duquel lieu de Brest.* » Le capitaine Roulier ne s'est donc pas inquiété tout de suite. « *Ce qui fist que le declarant poursuivoit sa routte pour passer entre les terres des Illes* . » Mais bientôt un corsaire de Guernezey s'approche et lui demande d'amener et de se rendre. Roulier refuse et se prépare à un combat inégal. Il fait grand calme ce jour-là et le corsaire doit border des avirons pour venir sur lui, et « *apres une heure et demie de combat que lequel corsaire aborda lequel navire la* ***Reine d'Espagne*** *& etant peu de monde il ne put soustenir l'abordage, ce qui fist qu'il fut abligé d'amener son pavilon & de se rendre a la force superieure d'un grenezais nommé la* ***Reine des Anges****, armée de 14 canons & 100 hommes d'equipage commandé par le sieur des Marets. »* La ***Reine d'Espagne,*** vaincue donc par la ***Reine des Anges,*** est amarinée et l'équipage passé sur le navire preneur, à l'exception de trois hommes qui restèrent sur leur navire. Ils retrouvèrent, pris par ce même corsaire, quatre autres navires qui étaient ramenées à Guernesey. Mais le lendemain 18 avril, Roulier vit arriver trois navires de Dunkerque qui « *donnerent chasse au corsaire & a touttes c'est prise* (sic)*, ce qui fist que le corsaire força de voille pour se sauver.* » La Caiche fut reprise par ceux de Dunkerque, ce que l'on appelle une « *recousse* », mais la ***Reine d'Espagne****, elle,* fut menée à Guernezé le 22 avril où ils sont restés prisonniers jusqu'à leur tranport par paquebot quelques jours plus tard.

Jugement du 16 avril 1709, declarant de bonne prise le navire le ***Guillaume****, d'Hambourg, pris par le chef d'escadre Duguay-Trouin. (27 mai). Jugement du même jour, declarant de bonne prise les marchandises enlevées par Duguay-Trouin sur le navire le* ***Francois****, de Bayonne, repris sur les Anglais.* [122]

122 DELOURMEL, L. et HAUCOURT, G. d', op. cit.

VI

Avril 1709

C'était le Pérou !

« La cherté & la disette des vivres vont toujours en augmentant, ce qui joint à la rareté de l'argent, jette une infinité de gens dans une misère inexprimable. Les Intendans des Provinces avoient eu ordre il y a déjà plus de deux mois de faire une recherche exacte de tous les grains qui se trouveroient chez les particuliers, & de prendre soin qu'il y en eût toujours au marché une suffisante quantité pour les besoins du peuple, mais cette précaution, toute judicieuse qu'elle étoit, n'a servi qu'à faire connoître, le peu de grains qu'il y a dans le royaume, & à les faire monter à un prix excessif. »[123]

On peut s'étonner, après ce passage, d'un pareil titre pour ce chapitre car la situation à Paris et dans les provinces fut une préoccupation de tous les instants pour contenir ça et là les troubles qu'engendrait une pénurie qui jetait inexorablement le peuple dans les rues. Mais au beau milieu de cette débâcle, il y eut, comme le revers d'une pièce jetée en l'air que le hasard retourne, des rentrées d'argent exceptionnelles provenant de cette mer si versatile aux intérêts de la France. Il n'est pas sûr cependant que, hors des milieux de la Cour, de celui des négociants et de lieux concernés comme certains ports de Bretagne, le peuple ait eu nouvelle de l'affaire. Pendant ce temps se déroule une « guerre des grains » un peu partout dans le pays, et plus fortement encore sur la mer, pour éviter la disette et la famine qui menacent désormais après la mortalité accrue de cet hiver mémorable. Un peu partout le peuple réclame du pain pendant que certains misent sur des profits financiers en attendant que leur prix grimpe. On cache des stocks que l'on escompte vendre au prix de l'or. La police, les Intendants traquent les fraudeurs. Le mouvement est international et chaque état tente de démasquer les échanges de blés interdits. « *Il y a lieu de croire qu'il s'en trouvera abondamment à Paris, à cause des nouvelles découvertes que l'on fait tous les jours de bleds cachez.*[124] » Et quand le grain manque, on a recours à d'autres farines, ou,

123 *Lettres historiques...* Vol. 35, mai 1709, pp. 549-550.

124 *Mercure Galant*, avril 1709, p. 400, in DANIGO, Marc, *L'or des toiles, l'argent des voiles.* IIe Partie, chap. V : 1709-1713, *Les années fastes commencent dans le froid et la famine* » (non publié).

comme on l'a vu, à des bouillies.

Le capitaine Roulier avait fini de déclarer le voyage de la ***Reine d'Espagne*** lorsque se presenta Jean Fouasson, second capitaine sur le ***Phélypeaux***[125], un navire du port respectable de 500 tonneaux, fortement armé de 52 canons et de 205 hommes d'équipage. Autant dire que ce type de bateau, peu fréquent dans le commerce, de la taille d'un vaisseaux de guerre, emportait dans ses cales une très respectable cargaison et sa puissance de feu plutôt inhabituelle en dissuadait plus d'un de s'en approcher. De plus, ce navire n'était pas sorti seul de Saint-Malo puisqu'il faisait partie de l'armement du plus célèbre armateur malouin Noël Danican de Lépine. Il partait de conserve avec le ***Royal Saint-Jacques*** et le ***Saint-Charles***[126]. Disons tout de suite que ce navire ne revint pas à Saint-Malo mais au Port-Louis le jour de Pâques 1709, mais Fouasson, son second capitaine vint néanmoins déclarer à Saint-Malo quelques semaines plus tard comme on va le voir.

Le ***Phélipeaux*** avait donc fait voile de Saint-Malo le 30 avril 1707, soit pratiquement deux ans auparavant, pour aller aux côtes du Pérou sous le commandement de Julien Fouquet le capitaine en chef, et cela a son importance[127]. Il avait appareillé en compagnie du ***Royal-Jacques***, du port d'environ 200 tonneaux, armé de 24 canons & 74 hommes d'équipage, appartenant au sieur Le Chevalier, « *de la Royalle Compagnie de la Chine* » et du ***Charles.*** Ils avaient relâché aux Canaries comme il était établi dans ce type de route, pour y prendre du vin et « *autres choses nécessaires propres pour leur voyage, suivant les ordres.* » Pendant cette relâche d'une semaine le capitaine Fouquet fit ses affaires « *& prist plussieurs marchandises pour son compte particullier*. » Ce Fouquet semblait bien vouloir ne s'occuper que de ses intérêts si l'on en croit le jugement d'un de ses « collègues », le capitaine du navire le ***Royal-Jacques***. Au cours de la relâche des Canaries il aurait ainsi déclaré avec aplomb le 6 juin « *qu'il aloit le quitter attendu qu'il luy faisoit perdre trop de chemin & couroit risque de perdre son voyage & qu'il valoit qu'un eust pery que trois.*[128] » Le ***Phélipeaux*** reprend la mer avec le ***Charles***, sans se préoccuper du ***Royal-Jacques*** avec qui il devait naviguer de conserve[129] « *Ce qui fist qu'il fut contraint de suivre sa routte seul pour se rendre dans la Baye Valentin située dans le détroit dumer* (de Le Maire)[130] *pour y faire du bois & de l'eau.* »[131] Trois jours plus tard éclate à bord une première querelle entre le capitaine et son second, Fouasson, au motif, déclare ce dernier « *qu'il etoit la cause qu'il* (Fouquet) *n'avoit pas embarqué a son profit particulier pour plus de cinquante mil livres de marchandises a Saint-Malo.* » On peut dès lors imaginer ce qu'allait être l'ambiance dans l'espace confiné de ce navire avec une pareille hostilité à

125 Déclaration de Jean Fouasson du 26 avril 1709. ADIV 9B 479, f° 28-29. On y mêlé les déclarations de Jean Forgeays, sieur de Langerie, capitaine de ***Royal Saint-Jacques*** du 26 avril 1709. ADIV, 9B 479, fol° 30-31-32. Toutes les citations non précisées à la suite sont celles de Fouasson.

126 Le ***Royal Saint-Jacques***, de 200 tonneaux et 24 canons, monté par 74 hommes et le ***Saint-Charles***, plus fort avec ses 40 canons et ses 150 hommes.

127 Julien Fouquet avait déjà fait au moins un voyage sur les côtes du Pérou, déjà pour le compte de Noël Danycan, en 1703-1706, capitaine sur le ***Murinet*** avec le ***Saint-Charles*** commandé par Du Coudray-Perrée ainsi que le ***Royal-Jacques*** parti en 1704 pour se joindre à eux, capitaine Th. Harrington de Grandmaison.

128 Déclaration de Jean Forgeais, sieur de Langerie, cy devant capitaine sur le navire nommé le ***Royal-Jacques*** de Saint-Malo. 26 avril 1709. ADIV, 9B 479, f°30-31-32.

129 Nom que l'on donne aux navires qui accompagnent un autre en escadre ou dans un convoi, d'où l'expression *naviguer de conserve.*

130 Du nom du hollandais Le Maire, compagnon de Schouten, qui découvrirent ce passage, entre la Terre de Feu à l'est et l'île des des Etats, afin d'éviter le difficle détroit de Magellan et tracer pour la première fois une nouvelle route par le cap Horn (1616).

131 Jean Forgeais.

la tête du commandement ! On comprend aussi que la déclaration de Fouasson au greffe de Saint-Malo va se centrer sur une charge contre son capitaine qui, lui, a déclaré à Saint-Malo à l'arrivée du navire. Et, poursuit Fouasson, Fouquet avait ajouté que « *desormais la planche etoit tirée*[132] *voulant dire qu'il uzeroit de l'authoritté de son commandemant pour en faire ressentir ledit Fouasson, le menaçant qu'il le feroit crever ?* (le mot est peu lisible) *dans le voyage.* »

Des Canaries, le navire allait chercher les vents qui poussaient vers l'ouest pour toucher les côtes du Brésil en ligne droite en priant de ne pas trouver la pétole, cette absence de vent autour de la *Ligne* (d'Équateur) qui pouvait retarder les navires jusqu'à plusieurs semaines. Pendant ce trajet, le ***Phélipeaux*** fit plusieurs prises (sa force le lui permettait). Parmi ces prises, l'une « *se trouva fort riche à cause d'un grand nombre de poudre d'or qui si trouva* (sic) *comme il luy fut raporté.* » Fouasson ne semble pas avoir eu une connaissance directe des péripéties du voyage, du moins des prises que le ***Phélipeaux*** amarinait « *sans que ledit Fouquet voulust par la haine qu'il luy portoit le laisser aller au bord d'aucunes prises ny pas mesme dans les batteaux qui alloient pour les reduire & amarinner quoy que ce fust le devoir et la qualité du declarant... de maniere qu'il luy ota l'eclaircissement de touttes chosses.* » Fouasson est donc mis à l'écart par son supérieur et doit se contenter de subir ce qui se passe, en bouillant intérieurement !

Les navires progressent plein sud le long des côtes de Patagonie et le 10 septembre, pendant le franchissement du Détroit de Le Maire[133], le ***Royal-Jacques*** « *retrouva lesdits vaisseaux le* ***Phélipeaux*** *et le* ***Charles*** *dans ledit detroit Delmer* (Idem) *auxquels il se joignit. Et la nuit du douze au treize le quittèrent encor.»*[134] Trois semaines plus tard, vers le 9 octobre, les trois navires de l'armement, après des routes séparées, étaient à nouveau réunis dans le port de Concepción au Chili, première relâche quasi obligée après le Cap-Horn et le début de la « remontée » le long de la côte pacifique de la *Mer du Sud* comme on l'appelait à l'époque. Dans ce port de Concepción, plus précisément sur la presqu'île de Talcahuano fermant un des côté de la baie, les Bretons avaient là leurs habitudes, au point d'avoir bâti un « village » de quelques maisons avec potagers, une chapelle et un bâtiment faisant lieu « d'hôpital »pour les compatriotes qui arrivaient de France ou ceux, qui, la « traite[135] » terminée, se préparaient à rentrer en Europe. [136] « *Tout son équipage étant*

---

132 La *planche* était le nom de la coupée ou l'échelle de coupée qui permet de passer du quai au bord du navire. *Tirer la planche* voulant dire quitter le port, embarquer. Dans le sens figuré quelque chose comme « *Alea jacta es*t » « *On ne peut plus revenir en arrière*. »

133 Le *Détroit de Le Maire*, au sud de la Patagonie, du nom du navigateur hollandais qui accompagna Schouten dans leur périple de découverte du *Cap Horn* en 1616. Le détroit sépare la *Terre de Feu* à l'ouest de l'*Ile des Etats* à l'est et mène vers le *Cap-Horn*, route qui remplaça le hasardeux franchissement du *Détroit de Magellan.* Cette nouvelle route allait devenir grâce aux malouins le nouvel axe commercial vers le Pacifique, les îles des épices et la Polynésie.

134 Jean Forgeais.

135 C'est le terme commercial que l'on utilisait pour la vente des marchandises de la cargaison. Ici il ne s'agit pas de traite négrière.

136 On peut s'étonner de voir dans ces premières années du XVIIIème siècle des bretons, malouins la plupart du temps, dans des entreprises commerciales sur ces côtes du Chili et du Pérou quand on sait que l'Espagne avait installé un exclusif sur son commerce avec ses colonies américaines qu'elle défendait bec et ongles contre toutes les tentatives européennes, françaises, anglaises, hollandaises, voire écossaises ou suédoises en obligeant ce commerce à passer par la case Cadix, detenant l'exclusivité de ce commerce avec les Indes espagnoles. Mais depuis 1700, le changement dynastique de l'Espagne avait permis un rapprochement avec la France par le truchement de l'accession au trône espagnol de Philippe d'Anjou, petit-fils de Louis XIV, sous le nom de Felipe V. L'appui que la France apportait alors à l'Espagne dans l'union confraternelle des Bourbon avait contribué à ouvrir une brèche dans l'interdit commercial que le désordre de l'économie espagnole ne pouvait plus maintenir. La réaction hostile des autres puissances européennes coalisées avait déclanché la Guerre de succession d'Espagne qui enflama l'Europe jusqu'à la

pour lors presque tout malade, et si (s'y) trouva les Vaisseaux le ***Phélipeaux*** *et le* ***Charles*** *qui y étoient arrivés trois jours devant. »*[137]

Après un peu de repos, on vit venir des marchands à Concepción désireux d'acheter les produits venus d'Europe de plus en plus rares depuis que les Anglo-Hollandais, installés dans la Jamaïque et à Curaçao principalement, rendaient impossibles les convois de Galions espagnols par les ports des Caraïbes, Portobelo, Cartagena de Indias et La Habana. Les toiles de chanvre ou de lin bretonnes tissées dans le Léon, dans le Porzay, dans la zone de Quintin, de Noyal près de Rennes ou Vitré, avaient de tout temps fait l'unanimité en Angleterre, en Hollande, en Espagne et, à travers Cadix, dans les colonies des Indes Occidentales. Outre les toiles locales, les malouins transportaient des toiles normandes, de la quincaillerie, du fer, des matériaux pour équiper les mines d'argent et d'or du Mexique, du Chili et du Pérou, mais aussi des meubles et des modes de Paris, des nouveautés de toute l'Europe qui faisaient absolument défaut là-bas. Longtemps acheminées en convois depuis Séville d'abord, puis Sanlúcar de Barrameda dans le delta du Guadalquivir, enfin à partir de Cadix rendu plus sûr par ses fortifications, elles arrivaient régulièrement, au début du moins, dans les ports caraïbes de Carthagène et de Porto-Bello où de gigantesques foires semblaient pousser deux fois par an de ces déserts poussiéreux ou de ces marécages inhospitaliers avant de retomber en léthargie une fois les escadres reparties.[138]

Ces marchands intéressés qui auraient probablement acheté partie des cargaisons qui venaient d'arriver au port ne semblaient pas du tout capter l'attention du capitaine Fouquet, qui avait une autre idée en tête mais dont il ne s'ouvrait pas. Le 17 novembre, « *ledit Fouquet n'en tint aucun compte & en ressortit avec le navire* ***Charles*** *y laissant le* ***Jacques*** *& allerent de la directement au Cailleau. »*[139] En effet sur le ***Royal Saint-Jacques*** la situation n'est pas fameuse ! « *Deux navires en sortirent le 17 novembre pour aller au Cailleau* (Callao) *ou à Pisco, laissant audit lieu de la Conception le comparant qui ne pouvoit les suivre attendu la maladie de son équipage. »*[140] Les deux navires ne restèrent que 24 heures au port avant de redescendre vers Pisco. Peut-être Fouquet avait-il eu un contact sur place qui le déterminait à refuser toute autre avance de la part de ces marchands péruviens ? A Pisco, il y eut à nouveau rencontre des trois navires de l'armement car le ***Royal Saint-Jacques***, dut rester encore une douzaine de jours supplémentaires « *jusqu'au vingt et neufième du mesme mois qu'il en appareilla pour se rendre au lieu que luy avoit désigné ledit Sieur Fouquet qui étoit à Pisco, y entra le 21 décembre ou il se joignit audit Sieur Fouquet et au* ***Charles***. »[141] « *Il se presenta plussieurs marchands avec des sommes tres considerables pour achetter partye de*

Paix d'Utrecht en 1713. Si la France ne couvrait pas vraiment ces entreprises commerciales privées, elle tolérait néanmoins quelques coups de canif dans le contrat de respect de l'exclusif, en fournissant un sérieux appui à l'Espagne qui n'avait plus les moyens d'organiser seule la protection et le transport de ses fournitures vers ses colonies. Désormais, c'est par le sud que les productions européennes pénétraient le continenet américain, désenclavant le Chili, le parent pauvre de ces échanges jusqu'à lors en le repositionnant aux premières loges du circuit commercial. On pourra trouver de larges développements dans : DANIGO, Marc, op. cit.

137 Jean Forgeais.

138 Voir DANIGO, Marc, op. cit. - Gabriel GARCÍA MÁRQUEZ, le génial auteur colombien de la côte caraïbe y fait allusion, pensons-nous, dans *Cent ans de solitude* dans l'allégorie des foires carnavalesques qu' installaient les gitans arméniens et syriens dans le village de Macondo écrasé de chaleur, retrouvant un sommeil des premiers âges lorsque le tumulte grandguignolesque de ces excès s'était évanoui avec le départ du sage Melquiades et de sa troupe bigarrée.

139 *Le Callao*, le port de Lima la capitale de la Vice-Royauté du Pérou.

140 Jean Forgeais.

141 Idem.

leurs cargaisons sans que ledit Fouquet y voulust beaucoup entendre, disant qu'il vouloit vendre tout à la fois. » C'est un autre navire qui remporta donc l'affaire ce jour-là, le ***Saint-Antoin***e, à savoir la vente de tout son chargement ! Pendant ce temps, les trois navires ne peuvent rien vendre sans le consentement de Fouquet, qui, de Pisco refit un aller-retour seul à Lima. Peu après son retour, un marchand du nom Daubregoms (de Obregón probablement) « *avec trois autres marchands qui visiterent les chargements desdits trois navires le* ***Phelipeaux****, le* ***Charles*** *&* *le* ***Royal Saint-Jacques*** *& convinrent avec ledit sieur Fouquet, ainsy qu'il luy dist, trois chargemans pour une somme de huit cens septente neuf mil piastres. »* Fouasson, le second de Fouquet, n'est toujours pas davantage dans la confidence, pas plus d'ailleurs que le capitaine du ***Royal-Saint-Jacques***, « *sans y avoir apellé le comparant ny luy avoir demandé son advis »*[142], étant réduit à enregistrer les décisions de son capitaine sans pouvoir donner son avis, « *sans que ledit Fouquet ait voulu lui donner aucunes autres connoissances pour le detail ny mesme de la reception des especes ny du present qu'il en pust tirer.* » On était déjà le 18 avril 1708. On apprit à ce moment que Fouquet, environ trois mois avant cette vente, c'est à dire vers la mi-janvier avait fait décharger « *plussieurs ballots de marchandises a differentes fois »* à son nom chez un parent de sa femme qui tenait magasin à terre, le tout en secret et sans en communiquer le produit à personne !

Jean Forgeais doit se séparer de son navire le ***Royal- Saint-Jacques*** *« à cause de son indigence reconnu part tous ses officiers, suivant le procès verbal ou requeste que les mesmes officiers luy présentèrent tout quoy il communiqua audit Sieur Fouquet et de la Herperie-Morel* (capitaine du ***Saint-Charles***) *qui descendirent au bord avec leurs charpentiers pour en faire la visitte, après laquelle ils reconnurent l'indigence dudit vaisseau et qui étoit conforme à l'exposé des officiers, laquelle vente fut faitte avec Dom Louis Scariles (?) pour et moyennant la somme de quatorze mil piastres, de laquelle somme il en a payé deux cens piastres pour de droit d'alcavalle*[143]*, suivant l'atestation dont il est porteur ainsy que l'inventaire des agreix, ustancilles et dépendances qui ont esté livrés audit sieur Scariles. »*

Le 28 mai 1708 les trois navires quittent Pisco pour aller livrer leurs cargaisons au Callao, le port de Lima. Le capitaine Forgeais s'oppose au tyrannique Fouquet au sujet de la décharge. « *Ce qui fust fait contre le sentiment dudit comparant qui ne vouloit pas faire laditte décharge [sans] qu'auparavant les avaries*[144] *fussent reglées, ce qui n'empescha que laditte décharge ne se fist sans avoir regler l'avarie suivant l'ordre dudit Sieur Fouquet qui ensuite receut le prix de leurs cargaisons en pignes, barres et vaisselle d'argent, piastres et réaux [de poids ?…] ainsi qu'une partie d'or. »*

Après la vente des cargaisons, Fouquet autorisa l'équipage à vendre ses pacotilles « *ou pour mieux dire ce qu'un chacun avoit pû porter de ce lieu & des autres lieux de relasche, sans informer si ils avoient permission de l'armateur ou non, & sans vouloir que le declarant en eust fait recherche*

142 Idem. Selon le second capitaine du ***Phélipeaux***, les marchands s'adressent alors à Frondat, capitaine du ***Saint-Antoine D48*** « *pour tout son chargement.* » Fouquet va à Lima et revient à Pisco où le « *Sieur d'Obregon avec trois autres marchands visitèrent les chargements des trois navires le* ***Phélipeaux****, le* ***Charles*** *et le* ***Royal-Saint-Jacques*** *et convinrent avec ledit Sieur Fouquet ainsy qu'il luy dist des trois chargements pour une somme de huit cent septante neuf mille piastres, sans que ledit Fouquet ait voulu luy donner aucune autre connoissance par le détail ny mesme de la réception des espèces*. » Huit jours plus tard, l'équipage veut vendre ses pacotilles. Le déclarant sut après qu'il y avait eu « *collusion entre ledit Fouquet et les achepteurs des cargaisons des trois navires. En effet, il prétendoit avoir vendu lestoiles de la societté : les Bretagne 3 réaux ½ la varre et les Rouen 4 réaux la varre alors que le déclarant achetoit les pacotilles : les Bretagne à 5 réaux et les Rouen à 6 réaux*. [...]

143 *Alcabala* : Droit perçu en Espagne sur la vente d'un produit.

144 *Averia* : Impôt perçusur les marchandises dans les colonies espagnoles.

pour le bien dedits propriettaires comme il y estoit obligé. »[145]

Pluq loin, Forgeais, capitaine du ***Royal-Saint-Jacques***, a d'autres motifs de se plaindre de Fouquet au sujet du paiement de sa cargaison. Il dénonce ainsi que *« la valeur du chargement dudit vaisseau le* ***Royal-Saint-Jacques*** *n'a este payée par le S. Fouquet au comparant qu'en piastres. Ce qui obligea de luy remontrer qu'ayant vendu aux espèces cy-dessus il veust partager les pignes, barres et or à proportion de son emplette. A quoy ledit Fouquet respondit qu'il n'avoit ordre de luy compter que cent mil piastres et qu'il n'avoit aucuns autres compte à rendre, ne regardant le navire du comparant que comme un navire à fret pour luy porter des marchandises qu'il n'avoit pu prendre. »*[146]

Quant au second capitaine du ***Phélipeaux***, Fouasson, il poursuit son récit en évoquant d'autres pratiques répréhensibles de son supérieur. Il avait, disait-il, acheté des pacotilles, des toiles de Bretagne et de Rouen, de son navire et des deux autres de l'armement « *mesme a plus haut prix qu'il en disoit avoir vendu les especes de la Societté,* [...] *Ce qui donna de la suspission audit declarant qu'il y avoit de la collusion entre ledit Fouquet & les achepteurs desdittes cargaisons des trois navires.* » Et poursuivant la liste des infractions commises par Fouquet, il cite le cas où, à un autre navire, le ***Chancelier***,[147] venant d'arriver à Pisco, il avait acheté « *sur le mesme pied* » des marchandises au capitaine et à l'équipage *« pour environ soixante a quatre vingt mil piastres de marchandises* » qu'il paya avec ce qu'il avait reçu de la vente de son chargement « *& de la, alla a Lima sur sondit navire avec les susdittes marchandises, tellemant chargé & embarassé qu'a peine son navire pouvoit se gouverne*r. » Arrivé au Callao, il revendit ses derniers achats sans en faire part à qui que ce fût, tenant boutique dans la chambre du navire.[148] « *Nonobstant que ledit Fouquet l'ait toujours mesprisé, dedaigné de l'entendre & conferer de la traitte dont il s'etoit rendu le seul maistre, il menaca differentes fois le declarant de le faire perir & l'intimida tellemant que par violence, il l'obligea sur ? de signer le compte de la vante & luy extorqua plussieurs autres signes & declarations quoy qu'il ny eust pas de connoissance*. »

Forgeais livra ensuite son navire le ***Royal-Saint-Jacques*** à son acquéreur, Don Luis Scariles et son équipage fut dispersé sur différents navires, à savoir, une trentaine sur l'***Aimable***, capitaine Chabert, le vaisseau du Roi qui venait escorter ce retour de la mer du Sud au Port-Louis et le reste de l'équipage sur les deux autres navires de la compagnie, le ***Phélipeaux*** et le ***Saint-Charles***. *« Et quand au regard du produit de son emplette, qui étoit comme dit est le tout en piastres, il les sépara tant sur lesdits vaisseaux le* ***Phélipeaux*** *et le* ***Saint-Charles*** *que sur autre nommé le* ***Chancelier***, *capitaine De Launay. »*[149]

---

145 Fouquet semble être l'exemple-type de ces gens cupides qui négocient pour leur propre compte, au détriment de l'armement, des quantités parfois vertigineuses de produits.

146 Jean Forgeais. Ce désaccord est éclairant sur les pratiques frauduleuses de ces voyages. Les piastres qui devaient passées par les Hôtels des Monnaies pour être converties en monnaies françaises devaient payer les droits de monnayage. Mais les pignes, barres d'argent et autres matières d'or, qui n'avaient déjà pas payé les droits du « quinto » au sortir des mines américaines, un paiement « au noir » pourait-on dire, pouvaient être écoulées discrètement au retour sans passer par la Monnaie.

147 Il n'était pas rare de trouver dans ces années 1707-1715 cinq, six, parfois plus de dix navires, bretons pour la plupart, en train de commercer dans le même port quand les conditions étaient bonnes, ou, à l'inverse, quand le marché s'était saturé, à peiner pour brader des marchandises dont personne ne voulait plus et qu'on ne voulait pas ramener en Bretagne !

148 La *chambre* du navire, sous le gaillard arrière, était la pièce principale du navire où logeait le capitaine, où il recevait à manger et où étaient conservés les documents les plus importants du bord.

149 Jean Forgeais. La crainte de naufrage conseillait de répartir ainsi les sommes obtenues de la vente sur différents

Les trois navires et leur escorte sortirent du Callao le 27 août pour aller relâcher à Conception *« ou étoit le rendez-vous de tous les vaisseaux qui étoient à la coste où ils arrivèrent le 31è Septembre. »*[150] Quelques jours plus tard, c'est un convoi de sept navires qui s'apprêtent à rentrer en Europe. A bord du ***Phélipeaux***, les insultes se poursuivirent pendant le voyage du retour ainsi que les menaces, qu'il « *luy casseroit la teste & le jetteroit a la mer, & que pour moins de cent pistolles, il en seroit quitte apartenant a des gens qui l'en tireroient bien & luy feroient avoir sa grace. »* Toujours est-il que l'un et l'autre arrivèrent au Port-Louis le jour de Pâques 1709, comme les autres navires qui avaient fait le retour avec l'escorte du capitaine Chabert sur l'***Aimable.*** Puis du Port-Louis il fit la route par terre jusqu'à « *sa demeurance qu'il fait, paroisse de Saint-Servan »*, où il arriva le 24 de ce mois, retenu par « *l'incommodité du chemin qu'il a souffert.* » Lecture a été faite à trois membres de l'équipage qui sous serment ont « *dit & affirmé que ledit raport est veritable, y percistent & ont avec ledit Fouasson signé*. »

Six autres navires revinrent avec le ***Phélipeaux*** de la Mer du Sud via la Martinique et mouillèrent au Port-Louis le 27 mars 1709. À Paris on désespérait de la situation, les caisses vides, à bout d'idées pour trouver de l'argent que la création de nouvelles rentes ne produisait pas en quantité suffisante lorsque « *par un bonheur inespéré, il arriva au Port-Louis deux Vaisseaux des Indes d'Espagne chargez de vingt millions de livres, dont il y en a plus de dix en Barres d'or & d'argent. On ne balança point sur ce qu'on en devoit faire.* »[151] En effet les intéressés, craignant que le Roi ne se servît de ces retours pour renflouer une partie du Trésor et ainsi continuer la guerre, les privant d'un retour sur avances qu'ils avaient dû souscrire dans cette entreprise, déléguèrent quelques marchands pour aller défendre leurs intérêts devant la Cour. On tenta de les rassurer par un prélèvement d'indult de 6% afin de payer le *voiturage* des matières aux Hôtels de Monnaie de Bretagne et de Paris et par un emprunt du Roi sur la moitié des sommes déchargées avant de les congédier.

Les trafics auxquels s'était livré le capitaine Fouquet n'étaient somme toute que peu de chose en comparaison de ce qui arriva ensuite. Est-ce par cette crainte de voir leur argent confisqué que la plus grande fraude de l'époque fut organisée par les armateurs, ce qui valut, par exemple, la prison à certains ? On a raconté faussement que les armateurs malouins avaient offert cet argent au Roi. Est-ce par une mauvaise interprétation de l'édit que l'on publia « *dans lequel on ne fait pas difficulté de dire, que la résolution de faire porter cet argent à la Monnoye a été prise sur les offres des Négocians eux-mêmes* ?»[152]

x

xxx

navires d'une même compagnie ou à fret sur d'autres navires. Peut-être également que ce système rendait plus opaque le comptage des espèces destinées au monnayage lors de la visite des huissiers du port de retour.

150 Idem.

151 BERNARD, J., *Lettres Historiques contenant ce qui se passe de plus important en Europe et les réflexions nécessaires sur ce sujet*. La Haye, Adrian Moetiens, vol. 35, mai 1709, pp. 555-556.

152 Idem.

En cette année 1709 les forces de police, les employés de l'administration, les Intendants des provinces sont en perpétuelle traque. Tout le monde est suspecté, les agents perquisitionnent à tout va. Ainsi, si on recherche de l'or, de l'argent et des piastres en Bretagne, un peu partout en France on force les granges, les hangars, les cales des navires à la recherche de blés cachés, en Provence, dans le Vivarais on fouille maisons et villages pour déloger et réduire les camisards et jusqu'aux portes de Versailles, où l'on poursuit et expulse les adeptes de Port-Royal soupçonnés d'hérésie ! Dans cette recherche effrénée de grains par exemple, dans ce besoin pressant « *la ville de Dantzick pourroit être d'un grand secours à la France ; car c'est la clef du Nord, sur tout pour les bleds, mais elle en a reçu tant de mauvais traitemens depuis le tems de dix années, que l'on ne sçait ce qu'on en peut attendre. Cependant les marchands de Saint-Malo, de Dunkerque & de Nantes ont écrit à leurs correspondans de cette ville, et feront ce qu'ils pourront pour obtenir par force d'argent ce qu'on devroit leur refuser par raison. La difficulté sera de faire venir les bleds quand ils seront achetez. Il est bien certain au moins, qu'il ne tiendra qu'à l'Angleterre & à la Hollande d'y apporter beaucoup d'empêchement.* »[153] L'arrivée massive des sommes de l'escadre de Chabert décide Desmarets à lancer une nouvelle refonte des monnaies vers la mi-avril, afin d'augmenter le numéraire disponible, puisque la guerre semble devoir encore durer. « *On fait venir à Paris la moitié de l'argent qu'avoient apporté les vaisseaux qui sont arrivés à Port-Louis , qui venoient de la mer du Sud*. »[154]

Parmi ceux-ci revint le navire le ***Chancelier***[155], de Saint-Servan, du port d'environ 450 tonneaux avec son capitaine Jean Delaunay. Ce dernier avait dû rester au Port-Louis a son retour du voyage de la mer du Sud le 27 avril 1709 pour faire *« sa declaration sans y avoir deposé les inventaires etant lesdits morts et dezerteurs des hommes de son equipage*[156]*, ce pourquoy le declarant qui en est chargé les a presentés. »* On avait rencontré ce navire sur les côtes du Pérou avec le ***Royal Saint-Jacques***, le ***Phélipeaux*** et le ***Charles***. Il ramenait au Port-Louis, en plus de sa cargaison et du fret d'autres navires, les matelots du ***Royal Saint-Jacques***, vendu aux Espagnols, qui avaient été ainsi répartis sur d'autres navire de l'escadre menée par Chabert. La déclaration du capitaine étant incomplète (on suppose que toute son attention avait été de s'occuper de la décharge « sensible » des matières précieuses et piastres qu'il ramenait de la mer du Sud, comme elle a été racontée ci-dessus, cci qui motiva le retour de l'écrivain à Saint-Malo pour déclarer les morts et déserteurs du navire et déposer les inventaires au greffe. Ce document permettra d'en savoir un peu plus sur les formalités administratives auxquelles étaient soumis les capitaines à leur retour au port d'attache. A savoir :

« L*'inventaire des hardes & effets d'Eustache Millet qui se noya en datte du 16è mars 1707 & la vante du tout faitte le dix neuf mars & 19è aoust 1708.*

Une autre pieces d'inventaire & vante des hardes apartenant a Jean Marie, dezerteur a la Conception le 10è juillet 1707.

153 *Lettres historiques...* Vol. 35, mai 1709, pp. 552-553.
154 DANGEAU, *Journal*, tome XII, p. 390, 15 avril 1709.
155 Déclaration de Jean Philippart, sieur de la Haute Chambre, écrivain sur le ***Chancelier***, du 26 avril 1709. ADIV, 9B 479, fol° 32-33.
156 … où étaient consignés les noms des...

Autre de Sebastien Lemonnier decedé a La Conception le 19è juillet 1707 ou il ny a que l'inventaire de ses hardes qui furent livrées a son frere suivant le receu qui est au pied.

L'inventaire et la vante de Charles Lorent dezerté a La Conception le 22è decembre 1707.

Inventaire et vente des hardes & effets de Michel Duval decedé a Ilo le 30è mars 1708.

Autre de Joseph Gicquel decedé a Ilo le 9è avril dudit an.

Autre de Jacques Moguer decedé audit lieu de 18è duquel mois.

Autre inventaire de Pierre Ade decedé en mer le 6è may 1708 avec le tastamant qu'il fist le deuxième du mesme mois par lequel il nomme pour executeur de l'inventaire le sieur Duverger Nicolle, l'un des officiers major sur ledit vaisseau auquel a esté remis tout ce qui c'est trouvé d'argent, hardes & marchandises apartenant audit Ade avec le receu au pied dudit sieur du Verger Nicolle.

Autre inventaire du nommé Jan Baptiste Roquemore, itaien decedé au Cailleau le 23è aoust 1708.

*Toutes lesquelles pieces ledit sieur de La Haute Chambre a presentemant deposée au greffe par originaux, etant signé dudit sieur Muliminay de plussieurs autres de ses officiers pour estre **c**ommuniqué a qui estre devra. Signé Phillipart. »*

Voyons maintenant ce qu'est plus précisément cet écrivain du bord et ce que sont ces inventaires. L' Ordonnance de la Marine d'août 1681, dite « *Ordonnance de Colbert* » définit le rôle de l'écrivain de bord. Il est en quelque sorte le notaire du bord dans un voyage au long cours. Il enregistre tous les actes d'une vie « publique » sur le navire. Il a prêté serment devant le lieutenant de l'Amirauté avant de s'embarquer et tient un journal « *cotté et paraphé dans toutes les pages, par première et dernière par le Lieutenant de la même Amirauté, ou par deux des principaux proprétaires du navire, ou intéressez dans la cargaison.* »[157] Il y consigne le rôle ou liste des membres de l'équipage et les gages de chacun, les achats faits pour le navire et au cours du voyage, les délibérations qui ont été prises par les officiers sur le navire. En ce qui concerne les inventaires, il est dit « *Lui donnons le pouvoir de recevoir les testaments de ceux qui décèderont sur le vaisseau pendant le voyage, de faire l'inventaire des biens par eux délaissez dans le navire, et d'y servir de creffier* (gréffier) *aux procès criminels.* »[158] Pour ce qui est des décès à bord, « *s'il est possible, la qualité de leur maladie, & le genre de leur mort*. » Le commentateur de l'*Ordonnance* précise « *pour sçavoir s'ils sont morts de maladie, ou subitement, ou autrement, ou s'il ont été tuez, empoisonnez, ou s'ils sont morts de la peste ou autre maladie contagieuse.* »[159] La hantise de la contagion venue par navire à terre avait établi la quarantaine. On connaîtra cependant quelques années plus tard, en 1720, la terrible peste arrivée à Marseille qui fit suspecter les navires arrivants de ce port dans les années qui suivirent, tant dans les autres ports de France qu'à l'étranger.[160] Par ce moyen, poursuit l'article, « *on tirera de là, en cas de besoin, les consequences qu'on jugera à propos, pour tout ce que pareil décès pourroient concerner.* »[161] « *Vingt-quatre heures après le voyage fini, il (l'écrivain) sera tenu de remettre au Greffe de l'Amirauté les minutes des inventaires, informations et testamens faits dans le voyage ; à quoi il pourra être contraint par corps. »*[162]

---

157 *Ordonnance...*Livre second, Titre III, article I, p. 142-143.

158 Idem, art. V, p. 144.

159 Idem, art. II, p. 142-143.

160 Sur ce sujet, voir MOUTON, Patrick, *La malédiction du **Grand-Saint-Antoine**. 1720 : La grande peste de Marseille.* Le Chasse-Marée, n°125, Douarnenez, juin 1999.

161 Idem.

162 art. IX, p. 145.

VII

Mai 1709

Lettre de M. de Pontchartrain aux officiers de l'Amirauté, du 8 mai 1709, portant que « le Roi ayant été informé qu'il se faisait un enlèvement considérable de grains dans les provinces maritimes du Royaume sans declaration, et qu'il estoit a craindre que les marchands, d'intelligence avec leurs correspondants ne les fissent passer chez les etrangers qui en manquent. Sa Majesté ordonne d'empescher avec soin ce transport frauduleux.» (14 mai).[163]

Il s'est passé deux semaines sans retour de long-cours à Saint-Malo lorsque Louis Martel qui y vient déclarer le 8 mai est rentré seul ! Son vaisseau, l'***Oiseau,*** de 130 tonneaux, 14 canons et 45 membres d'équipage a été enlevé par les corsaires de Flessingue. Parti de Bordeaux le 7 décembre 1708, chargé de victuailles, parmi lesquelles du bœuf séché, du lard mais aussi du vin et de l'eau-de-vie et autres marchandises, il avait été armé pour la Martinique. Quelques jours plus tard à la hauteur du Cap Finisterre en Galice (Espagne), il fut pris dans une tempête et reçut plusieurs coups de mer. Le capitaine, pour soulager le navire, fut contraint « *de faire jetter a la mer (plusieurs) de ses canons & autres ustancilles ainsy que sa chaloupe.* » Mauvais départ, pense-t-on, ce sera pire. Car, la tempête persistant, il dut faire vent arrière jusqu'au 18 décembre où il mit à la cape pour se retrouver le 25, jour de Noël, à la hauteur de Ouessant, ce qui fait un bien court parcours pour dix huit jours de mer et de tempête !

Et ce n'est pas tout. « *A l'aube du jour il aperceut a une demi-lieue de luy un vaisseau qui luy donna chasse & qui le joignit vers midy a une heure & qui luy fist commandement d'amener & de se rendre.* » Comme il n'était pas en mesure de se défendre, il se laissa prendre par la ***Diane***, de Middelbourg, un 36 canons servi par 300 hommes d'équipage sous le commandement du capitaine Van de Vedre ! Dans ces cas-là on obtempère ! L'***Oiseau*** capturé est envoyé à Falmouth et son capitaine transporté à Middelbourg, « *d'ou il a esté contraint de s'en venir par terre en cette ville ou il arriva le jour d'hier, son equipage ayant esté dispercé sur plussieurs autres vaisseaux.* »[164]

Début mai, on apprend que le roi d'Espagne va remplacer le marquis de Castell dos Rius, Vice-

163 DELOURMEL, L. et HAUCOURT, G. d', *Inventaire sommaire des Archives Départeentales antérieures à 1790.* Série B – Cours et Juridictions. T. IV, Amirauté de Léon, p. 25-29.

164 Déclaration de Louis Martel, du 8 mai 1709. ADIV, 9 B 479, fol°34-35.

roi du Pérou. Son amitié trop visiblement pro-française dans sa « gestion » de la contrebande des Bretons sur les côtes de la Mer du Sud (il avait été ambassadeur d'Espagne auprès de Louis XIV qui l'avait bien aidé financièrement) lui valut de lourds reproches et une destitution qui allait le faire mourir de honte et de tristesse peu après. Le nouveau vice-roi, le duc de Linarès, va rejoindre son poste sur un vaisseau français puisque l'Espagne manque de bâtiments. Il *« s'embarque à Brest, où le roi d'Espagne prie le roi de lui faire donner des vaisseaux pour le porter en ce pays-là; ainsi il ne passera point par Madrid. On l'envoie vice-roi au Pérou d'où l'on rappelle le marquis de Castel dos Rios , dont le roi d'Espagne n'est pas plus content que le roi. »*[165]

Bien loin de ces considérations politiques, la gabarre le ***Jean Baptiste***[166] de Jacques Brunet tente de faire sa livraison. Il a eu toutes les difficultés pour faire son voyage depuis *Cotteret* (Carteret ?) en Normandie. Chargé de bois merrain et de poteries, le 9 mai, son navire est pris en chasse par deux bâtiments sortis des îles Chausey, « *ce qui l'obligea de ranger la terre et d'echoüer saditte gabare, par l'echoument desquel* (sic) *elle a defouré* (défoncé). » Et pour *légir*[167] sa barque et la vider de l'eau « *pour sauver sa vie et ceux de son equipage* », Brunet a dû jeter paquets et poteries à la mer « *& a declaré ne scavoir escrire ny signer, de ce enquis suivant l'Ordonnance.* »[168]

Dire que la vie à bord est rude n'étonnera personne. Les navires d'abord : « *ronds dans les fonds, maigres et fortement tonturés*[169] *par les hauts... Lourdement construit au gré des routines du charpentier, assommé par une membrure compacte, un vaigrage*[170] *épais, des ferrement grossiers, l'appareil, peu mobile, mal équilibré, ne répondait pas à la barre. Aucune aération pour l'intérieur, obscur, fétide, encombré par les barrots et les entretoises*[171] *qui soutenaient des ponts peu étanches. »*[172] Les navires sont souvent vétustes, la construction coûte cher, il faut donc en permanence remplacer des bois pourris ou attaqués par le taret ou les mers chaudes des Antilles. Les marins accrochent leur branle ou le hamac où ils peuvent quand ils ne sont pas de quart. « *Entassement, promiscuité, chiennerie. La lenteur des traversées tournait à l'épidémie le moindre bobo.* »[173] Il n'est pas rare d'arriver à destination avec la moitié de l'équipage à l'agonie. « *Sous les tropiques, l'eau se corrompait dans la fournaise des cales, grouillait de ver. Bien qu'on prit la précaution d'assainir les soutes à l'aide du roulefeu*[174]*, avant l'embarquement, le biscuit tombait en mâchemore, pâte infecte rongée de vermine. Les salaisons propageaient le scorbut. Il n'y avait pas jusqu'au lard de baleine, qu'on accomodait aux pois secs pendant le carême, qui ne fût rance.* »[175] On

165 DANGEAU, *Journal*, T. XII, p.405. Finalement le duc de Linares sera viceroi de la Nouvelle-Espagne (Mexique). Le nouveau viceroy du Pérou fut Diego Ladrón de Guevara, ancien évêque de Quito qui était pour lors sur place. Quant aux navires qui auraient tranporté le duc de Linares, ce pourrait être l'armement de sept gros vaisseaux de guerre, dont le roi donnait le commandement à Ducasse, *« lieutenant général, pour aller en Amérique, apparemment pour escorter encore les flottes qui devoient apporter l'argent à l'Espagne et à la France.* » Selon De SOURCHES, juillet 1709, p.1, mais le biographe de Du Casse ne parle pas du transport du Viceroi.

166 Déclaration de Jacques Brunet, maistre de la gabarre le ***Jean Baptiste***, du 10 mai 1709. ADIV, 9B 479, fol°35 V.

167 alléger

168 « de ce qu'il a fait savoir, de ce qu'il a déclaré. » L'*Ordonnance* en question est l'Ordonnance de la Marine de 1681 fixant le cadre de la marine militaire comme marchande.

169 *Tonturés* : dont la courbure du pont élève l'étrave et l'arrière du bateau par rapport au milieu.

170 Le *Vaigrage* est une sorte de bordage, de lambris intérieur du navire

171 *Barrots* et *entretoises* sont des pièces transversales pour rigidifier la structure du navire.

172 ELDER, Marc, op. cit., p. 42.

173 Idem, p. 44.

174 Cylindre de tôle contenant de la braise, pour sécher les entreponts. Littré.

175 Idem, p. 43.

a d'ailleurs assez peu de témoignages direct du quotidien sur le navire. Les rapports entre les hommes, qu'ils soient officiers ou simples matelots répondent à un code où tout écart est signalé et puni. C'est finalement à travers les plaintes enregistrées dans les déclarations et lors de procès qu'apparaissent en filigrane quelques traits de cette vie à bord qui, mis bout à bout, esquissent une sorte de tableau de mœurs et coutumes du bord. Les exemples d'humiliation infligée à une « tête de turc » sont assez rares dans les déclarations. Les plaintes sont rares à moins qu'elles n'émanent d'officiers venus déposer au Greffe. C'est le cas pour le navire le ***Brilhac***[176]. Voici donc à la suite le cas d'une ambiance particulièrement nauséabonde sur un navire. Claude Hue, sieur de la Grandmaison, est lieutenant sur la frégate le ***Brilhac,*** de Saint-Malo que l'on armé en course « *tant sous le commandeman du sieur de la Jannais Bosquet que du sieur du Tertre Daniel que ce dernier, jointemant avec le sieur Maugaer, (?) son second, les sieurs de Manulevierre Grane, La Godelle Gervais, & Roquerie, lieutenants, l'ont continuellemant insulté de plussieurs parolles outrageantes sans aucunes raisons.* »[177] Il s'agit donc d'une querelle entre officiers, dont on ignore les raisons, dans laquelle l'un d'eux est la cible des moqueries de la part des autres ligués pour son malheur.

« *Non comptant de parolles*, poursuit la victime, *le 10è d'avril ledit sieur Roquerie avec son compatriotte delayerent de l'huille de molüe avec de la peinture & comme le declarant a son quart etoit a prendre son repos, vinrent le trouver dans son lit & luy verserent sur le corps depuis la teste jusqu'au pied la ditte huile et peinture, le faisant par derision & luy gasterent son bonnet, une veste toutte neufve, sa chemise, ses culottes & son bas ainsy que son matelat de lainne*. » Ce qui pourrait passer pour un chahut de dortoir d'écoliers malintentionnés, « *et une couverture dont il n'a pu depuis se servir, attendu la grande puanteur & qu'il etoit impossible de les detacher.* » La victime va donc se plaindre au capitaine du Tertre Daniel « *croyant en obtenir justice, au lieu de le suivre, se joignit a ses autres officiers a railler et se mocquer du comparant & non comptant firent par leurs valets insulter le comparant, mesme par les mousses & autres gens de l'equipage.* » La plaisanterie tourne donc à une mise à l'écart « publique » du lieutenant devant tout l'équipage.

Quelques jours plus tard « *le comparant descendant de dessus le gaillard pour aller dans la sainte Barbe*[178] *trouva un des valets qui (se trouvoit) a la chambre, nommé Baptiste qui malicieusemant & par affectation poussé qu'il etoit & mesme soutenu par les mesmes officiers luy pilla sur le pied & le poussa d'un coup de coude, luy disant qu'il se trouvoit tousjours dans sa voy en luy proferant plussieurs injures.* » Le ton monte puisque la provocation va atteindre son but. « *Ce que ne pouvant soufrir duquel valet, le comparant repoussa d'un soufflet, ce qu'etant venu a la connoissance dudit sieur du Tertre Daniel qui ne cherchoit que l'occasion de nuire en toutte maniere, trouvant le comparant sur le gaillard luy dist qu'il etoit un Jan Coustre & plussieurs autres injusres atroces en faisant demonstration de fraper.* » On se rappelle la confrontation sévère entre le second

176 On a déjà eu l'occasion de parler du ***Brilhac***, ce corsaire qui avec le ***Hardy*** avait fait une prise dans le chapitre I. On le retrouvera d'ailleurs au mois d'octobre dans une « brève » ci-après. Un navire de ce nom était allé au Pérou en 1706 et, revenu fin août 1708, s'était perdu dans la Rance à la suite d'un terrible orage. On avait pu sauver quelque ballots de cacao de sa cargaison. On ignore si ce bateau fut demantelé ou réparé et s'il s'agit du même.

177 Déclaration de Claude Hüe, sieur de la Grandmaison du 10 may 1709. ADIV, 9B479, fol. 35-36-37.

178 Situé à l'arrière du navire le gaillard domine le pont. Sous ce gaillard se trouve la « chambre » l'espace le plus confortable du navire où loge le capitaine qui y reçoit à sa table. La Sainte-Barbe se trouve en général sous cette partie, où l'on dépose les munitions et les poudres.

Fouasson et son capitaine Fouquet sur le ***Phélipeaux***[179]. Le geste n'ira pas plus loin car le comparant s'est esquivé à temps. Cependant il est mis aux fers « *en avant dudit vaisseau ou il fut un jour & demy & une nuit sans avoir eu a boire ny manger* », le capitaine faisant défense à ses hommes de donner à manger au prisonnier, ce qui « *l'auroit fait périr & mourir de faim & soif sans la solicitation de plussieurs autres officiers, de l'aumosnier qui, apres plussieurs remontrance, obtint seullement la ration d'un matelot.* » Non seulement l'officier se voit rabaissé au rang de matelot au moment du repas, l'humiliation s'accompagne d'un « exil » sur le navire puisqu'il devient « persona non grata » dans la partie « noble » du vaisseau. Le capitaine en effet « *deffendit audit declarant de mettre le pied dans la chambre ny sur le gaillard & que s'il le trouvoit, qu'il le mettroit par dessus le bord.* » Cette menace renouvelée s'accompagnait d'une autre, celle de l'abandonner sur la première terre qu'il aborderait, « *& qu'a la premiere terre, il n'avoit qu'a sortir du bord & s'en aller.* » La procédure voulant que l'on demande son congé et que le capitaine décide de l'accorder ou non, celui-ci, « *ne voulut faire par ecrit mais luy repetta verballemant qu'il n'avoit qu'a s'en aller.* » Il s'est donc fait débarquer au « Passage » pour éviter davantage de désagrément.... « *mesme pour sauver sa vie qui par plussieurs raisons n'etoit pas en suretté.* » Il est arrivé la veille en cette ville mais, comble d'infortune, sans son épée « *adjoustant qu'ayant laissé son epee dans la chambre lesdits officiers sans scavoir lequel la tirerent de son foreau & la froterent d'ail, en sorte qu'etant remise elle ne pouvoit plus se tirer sans la casser comme elle a fait a son costé par le chemin, ayant lesdits officiers intention de l'assigner comme ils l'en ont menassé plussieurs fois sur le gaillard* . » Claude Hüe.[180]

x

xxx

Henry Hervo, le courtier-interprète a été requis par Simon Domduy maître du vaisseau hollandais nommé la ***Bonne Paix***[181], pour aller déclarer son arrivée au port. La ***Bonne Paix***, du port d'environ 70 tonneaux « *suivant le passe-port de Sa Majesté a luy acordé n°74 datté de Versailles le 2è mars dernier* », est arrivé la veille de Rotterdam chargée de 40 tonneaux « *de thuille brisée pour les travaux d'accroissement de cette ville & 200 planches de sap pour le sieur de La Coudre Goret.* » Pendant que l'on déchargeait la cargaison de la ***Bonne Paix***, arrivait un navire que l'on n'attendait pas à Saint-Malo. ***La Sagesse de Salomon***[182], une barque dieppoise de 18 tonneaux, devait en effet aller livrer sa cargaison à Granville. Mais pendant son voyage « *il fut chassé par un vaisseau ennemi qui pouvoit avoir quatre canons qui luy donna chasse jusqu'à l'entrée de ce port ou il a esté obligé d'entrer pour eviter d'estre pris.* »

179 Voir, Chapitre V « *C'était le Pérou !* »

180 Etant donné la date approximative de son débarquement et la date d'arrivée à Saint-Malo on peut proposer que son débarquement s'est effectué au « *Passage* », c'est à dire « *Puerto de Pasajes* », près de Saint-Sébastien en Espagne.

181 Déclaration de Simon Domduy, maistre de barque, du 13 mai 1709. ADIV, 9B 479, fol° 37.

182 Déclaration de Charles Leclerc, maistre de barque, du 15 mai 1709. ADIV, 9B 479, fol° 37 V.

x

xxx

A la mi-mai on lança donc la nouvelle *« que l'on fabriqueroit [...] de l'or et de l'argent qui étoit arrivé par la dernière flotte* (celle dite « de Chabert », revenant de la Mer du Sud au Port-Louis), *et que, par ce moyen, on retireroit tous les billets de monnoie parce qu'il seroit libre à tout le monde de porter à la Monnoie pour trois mille livres de vieil argent avec un billet de monnoie de mille livres, moyennant quoi on donneroit à la Monnoie quatre mille livres en monnoie neuve.»*[183]

Commission du 18 mai 1709, au sieur de Kerguelen, pour armer en guerre la frégate ***Astrée***, du port de 300 tonneaux.

Du seize au vingt-deux mai des barques se succèdèrent dans le port de Saint-Malo, venant de Paimpol, de Tréguier, de Pontrieux chargées de chanvre et le 22 mai Georges Tanquerey revenait de Bordeaux avec son navire ***la Récompense***,[184] de Saint-Malo, du port d'environ deux cens tonneaux. Son navire avait été bien éprouvé par une série de coups de mer et de vent qui ont probablement endommagé sa cargaison composée de vin, de sel, de canons et autres marchandises. Ce qui lui fait « *aprehender d'avoir du coulage, ayant aperceu du vin a la pompe.* » Pendant que Saint-Malo vit à l'heure du cabotage, en Europe on est suspendu aux conclusions des pourparlers qui décideront ou non de la poursuite de la guerre. A la fin du mois parviennent à la Cour la réponse des États Généraux de Hollande sur les propositions de paix demandées par la France. Les exigences des Hollandais sont telles que Louis XIV les refuse, ce qui signifie que la guerre va se prolonger. Il le fait savoir quelques jours plus tard à tous les gouverneurs des provinces, et pour soutenir l'effort de guerre, le roi, comme on le sait, envoya à la Monnaye sa vaisselle d'or et fut imité avec plus ou moins d'enthousiasme par les personnes les plus en vue de la Cour, personne n'aurait osé manger dans sa vaisselle d'argent alors que le Roi s'était séparé de la sienne.

Jugements du 27 mai, déclarant de bonne prise les navires la ***Jeanne-Marguerite****, de l'île .Tudy, repris sur un corsaire de Guernesey, par la fregate le* ***Duc de Vendôme****, de Dunkerque, capitaine Cloison ; l'* ***Union****, de Guernesey,pris par la frégate la* ***Dauphine****, de Roscoff, capitaine du Bois de la Marque.*

La ***Rose***[185] est partie à la baie de Bourgneuf pour charger du sel qu'elle doit décharger à Etaples « *et pour les isles*. » La cargaison embarquée, le maître Le Fort a remis à la voile « *& par vent contraire a relasché en differents endroits & particulièrement au Port-Louis, duquel lieu il sortit le quinze d'avril dernier pour faire sa destination.* » Quelques jours plus tard un corsaire de Jersey arrive au point du jour sur la ***Rose*** à la hauteur du cap de la Chèvre (près de Crozon, Finistère) et « *luy dechargea une vollée de mousquetrie pour le faire amener. Ce que le declarant fist, voyant ne*

183 De SOURCHES, op. cit., T. XI, p. 332.

184 Déclaration de Georges Tanquerey du 22 mai 179. ADIV, 9B 479, fol° 40.

185 Déclaration de Etienne Le Fort *maistre sur le navire nommé la* ***Rose****, de Rouen, du port de 27 tonneaux ou environ*.1er Juin 1709 9B479, fol° 43. « *Declare que de l'opposition faitte par ledit Yven a la rençon, ledit Thomas Sebirel luy en a donné son attestation du 8e avril 1709, a signé Thomas Sebirel, Edouard Legros & Beau Denis, lequel il a representé & luy rendu.* »

pouvoir s'en dedire. » Le Fort passe donc sur le navire preneur et propose au capitaine Thomas Le Sebirel de rançonner sa barque et son chargement pour pouvoir ensuite continuer sa route plus tranquillement.[186] Il propose donc un montant de 1 000 livres tournois, somme qui, d'ailleurs, semble convenir au capitaine corsaire. « *Alors qu'il etoit prest de passer l'acte, Noël Yven, pilotte du vaisseau dudit declarant s'y oppoza formellement, disant qu'il avoit un quart dans laditte barque & qu'il ne vouloit pas qu'elle fust rençonnée*. » Ce même pilote essaya d'attirer de son côté le reste de l'équipage. « *Il demanda s'il y en avoit quelqu'uns qui voulussent demeurer en hotage & que celluy qui y resteroit auroit dix ecus par mois. A quoy aucuns d'eux ne voulut soutenir.* » Et puisque personne ne voulait, comme la coutume le stipulait, servir d'otage comme garantie de paiement de la rançon, Le Fort s'offrit à l'ennemi de prendre cette place. Le capitaine anglais, flairant un subterfuge contraire à ses intérêts, refusa net la proposition de Le Fort. « *Ce que ledit Thomas Sebirel ne voulut accepter parce que ledit Noël Yven, eprit de boisson & paroissant un yvrogne, il feroit perir ledit navire & qu'apres cella la rençon ne seroit pas acquitée. Sur tout quoy, ledit Thomas Le Sebirel, voyant ce diffuge, resolut, comme il fist, d'enmener ledit vaisseau la* ***Rose*** *a Gerzé*. » La suite ressemble à celle de tant d'autres cas. L'équipage et leur capitaine furent emprisonnés jusqu'au départ d'un paquebot qui les ramena en Bretagne. La barque ***Sainte Anne***, elle, qui transportait du bois de merrain depuis Binic, s'est fait prendre aux abords du cap Fréhel par le ***Jean-Baptiste***, une chaloupe de Guernesey tandis qu'un autre corsaire restait croiser aux abords du cap Fréhel. Le preneur « *conduisit le comparant avec sa ditte barque a l'isle de Chaussée* (Chausey) *ou il convinrent de la rençon pour la somme de mil cinquante livres, monnoye de France, de laquelle rençon il consentit une obligation & donna pour hotage Jacques Pommer, un des gens de son equipage. Au moyen de quoy le declarant avec son dit vaisseau & chargemant fut relasché.* » La ***Sainte Anne*** et son chargement reprit incontinent sa route pour sa destination.[187] Comme souvent, on ne commente pas le sort de l'otage à moins que ce soit le capitaine lui-même. Mais, habituellement, on l'a vu jusqu'ici, l'otage est maintenu jusqu'au versement de la rançon et mis ensuite sur un navire qui le transporte jusqu'en Bretagne, pour ce qui concerne les anglais. Pour ceux qui sont prisonniers sur le continent, c'est le cas de la Hollande, il leur reste à faire leur retour à pied comme Herbert de Chambéry, capitaine du ***Géraldin*** ! A ce propos, un « entrefilet » paru dans le *Mercure Historique* de mai 1709 éclaire sur les conséquences de la crise des grains du printemps 1709. Alors que l'on se bat en Méditerranée pour défendre les convois alimentaires venant de Smyrne et de l'Orient, alors que dans la Manche on intercepte par la course de chaque côté du canal les convois transportant produits, denrées et blés, faisant de part et d'autres des centaines de prisonniers. Qu'en est-il de ces derniers ? C'était souvent trop de bouches inutiles à nourrir. De l'autre côté de la Manche, à Saint-Malo, le problème atteint, dans ces temps de pénurie, un niveau inquiétant au point que « *les Commissaires François, qui sont établis à S. Malo, pour l'échange des prisonniers, écrivirent dernièrement à Londres aux Commissaires de l'Office des Matelots blessez & malades, les priant d'envoyer échanger incessamment les Anglois qui sont dans ce Havre, parce que la disette des grains & autres provisions y étoit si grande qu'ils n'étoient pas en*

186 Les conventions de la Course stipulaient que si un navire avait déjà été rançonné, on ne pouvait le faire une deuxième fois, à condition de montrer le document de rançon établi la première fois.

187 Déclaration de Vincent Le Péchou, du 1er juin 1709. ADIV, 9 B 479, fol°44.

étatde les nourrir. »[188]

188 *Mercure Historique et Politique*, juin 1709, p. 660.

VIII

Juin 1709

*Jugement du 3 juin 1709, declarant de bonne prise les navires la **Marie**, d'Audierne, repris après deux heures de combat, sur un corsaire de Guernesey, par les fregates la **Brillante** et le **Duc de Bavière**, de Dunkerque, capitaines Annecard et Laurent, et la frégate le **Saint-Francois**, de Nieuport, capitaine Loten - Le **Douve**, de Bristol et le **Bon Succès**, de Guernesey, pris par la fregate la **Dauphine**, capitaine de Gouyon-Miniac - la **Suzanne Galley**, de Londres, pris par la frégate l'**Argonaute**, capitaine du Bois de la Motte (22 juin). Commission du 6 juin 1709 au capitaine de fregate le chevalier de Courserac, pour armer en guerre le vaisseau le **Jazon**, du port de 1000 tonneaux, présentement à Brest.*

La ***Ville de Saint-Malo***, de 250 tonneaux a fait le voyage de Terre-Neuve.[189] Parti le 27 avril 1708, le navire a mis trois semaines pour rallier le Havre des Biches où il a fait sa pêche. Enfin, jusqu'à la mi-août seulement, parce que c'est ce jour-là « *qu'il survint a la coste plussieurs vaisseaux ennemis, lesquels entrerent dans ledit havre & se rendirent maistres du comparant, de son vaisseau, equipage.* » René Torant, le capitaine, en bon pragmatique, s'est rançonné pour 20 000 livres de Hollande et a pu ainsi faire « *neuvemant la pesche depuis sa rençon et travailla a bien sécher & les mettre en etat d'embarquer.* » Lorsque tout fut prêt, il mit à la voile vers le 10 ou 12 décembre pour Marseille où il a effectué sa décharge. On a peut-être remarqué que la morue était rarement débarquée à Saint-Malo même. C'est que, bien que ce port armât de nombreux navires pour Terre-Neuve, source de richesse souvent éclipsée par le butin incertain de la course ou l'éphémère hégémonie sur le commerce de la mer du Sud, le précieux poisson y était peu consommé. En revanche les débouchés étaient assurés dans de nombreux ports depuis la Bretagne jusqu'à la Provence, côtes espagnoles comprises. La morue et son huile fournissaient alors un troc avantageux pour les produits du sud, que ce soit du vin, des olives, des figues sèches, du savon, de l'huile d'olive, des vins d'Andalousie ou de Bordeaux, ainsi que du sel avant d'embouquer la Manche. A Nantes, à Bordeaux, à Marseille la qualité des *morues sèches* étaient répartie selon des critères différents puisqu'à Nantes on établissait sept qualités depuis le *poisson pivé*, de couleur brun rougeâtre, en haut de l'échelle jusqu'au moyen rebut, en passant par le *poisson gris*, le *poisson grand marchand*, le *Fourillon* etc.[190] A Marseille, donc, la ***Ville de Saint-Malo*** prit une cargaison pour le Havre de Grâce qu'il vint livrer le 19 mai 1709. Puis, ressortant le 10 juin

189 Déclaration du capitaine René Torant, sieur de Costeres, du 14 juin 1709. ADIV, 9B 479, fol° 46.
190 SAVARY des BRUSLONS, J., op. cit., T. III, pp. 472-473.

dernier il a mis quatre jour pour arriver à Saint-Malo. S'il ne semble pas avoir eu d'autres soucis de navigation ou d'attaque de corsaire, il signale cependant avoir eu « *plussieurs hommes de son equipage mutins et rebelles a ses ordres contre lesquels il se pourvoira en temps et lieu.* »

A bord du ***Joyeux***, échoué sur le banc des Ecrehous[191] le capitaine ne décolère pas contre son pilote côtier, François Moisan, qui « *ne c'est aucunemant acquitté de son devoir pendant le cours du voyage*. » Ce n'est d'ailleurs pas la première fois que nous voyons un capitaine se plaindre d'un pilote inutile ! Il compte bien, pense-t-il, lui retrancher deux mois de salaire pour son incompétence « *en mesme tant a Marseille ou ledit vaisseau a relasché ainsy qu'au Havre il a presque toujours été a terre sans rendre aucun service au navire*. » Comme si on n'avait pas assez à craindre de ces maudits corsaires anglais qui pourrissent la vie dans la Manche et au-delà ! Car, jusque là, le voyage s'était plutôt bien déroulé. Au mois de novembre dernier, il avait fait charger de la morue en ce port pour aller la livrer à Marseille. De là, il avait relâché à Carthagène en Espagne pour prendre un chargement de *barille* ? à transporter au Hâvre de Grâce où il était arrivé sans problème. Il y avait relâché et déchargé et en était ressorti le 10 juin dernier pour rentrer à Saint-Malo. Mais, le lendemain, en passant entre Jersey et le Cotentin, à hauteur de l'archipel des Ecrehous, quelques îlots au ras de l'eau et des hauts-fonds que cet incapable de Moisan n'avait pas su localiser ! Les trois quarts-d'heure que le navire de 250 tonneaux était resté échoué ne laissait rien augurer de bon pour la suite. « *Ce qui fait croire qu'inmanquablemant ledit vaisseau aura quelque dommage, soit a la quille ou au bordage, ce qui se verra lors de l'echoüage dudit navire.* » Le capitaine Hamon, de crainte du naufrage, avait fait débarquer une partie de ses cinquante hommes pour les transporter en sûreté à terre avec la chaloupe, qui était revenue pour prendre le reste, lorsque le vaisseau, dans le reflux, revint à flot. Ce qui fit qu'avec le reste de l'équipage, il put remettre à la voile pour regagner sans tarder Saint-Malo où il est arrivé hier. Quant à ceux qu'il avait transportés à la côte, ils devront revenir par terre, pardi ![192]

x

xxx

Ordonnance du Roi, du 12 juin 1709, defendant aux armateurs francais « *de visiter ni arrester, sous quelque pretexte que ce soit, les batiments biscayens et du Guipuscoa, munis des passeports du roi d'Espagne.* » (26 juin).

L'exemple qui suit est une illustration, modeste par les quantités, de cette fameuse « guerre des grains » qui se livrait sur mer en cette fin de printemps 1709. De même que faisait rage entre anglo-hollandais et français une guerre de la morue sur les côtes du *French Shore* à Terre-Neuve, à terre le manque de pain devint un peu partout une préoccupation majeure et l'on dut organiser des convois pour aller chercher en Orient des stocks de blé. Sur mer, la course interceptait parfois un navire chargé de grains, cette denrée que l'on cachait pour faire grimper les cours, que l'on

191 Ilots au nord-est de Jersey face à Port-Bail, dans le Cotentin.
192 Déclaration de Philippe Hamon, sieur de Courchamps, du 14 juin 1709. ADIV, 9B 479, fol° 47.

vendait sous le manteau aux plus offrant malgré les sévères interdictions qu'on multipliait. La ***Demoiselle Magdelaine***, de Stockholm, d'environ 100 tonneaux, n'avait pas prévu de venir à Saint-Malo puisqu'elle devait aller porter une cargaison de froment de Koenigsberg en Poméranie[193] à Bordeaux. Mais, se trouvant le 6 juin au large de Ouessant « *il fut rencontré par deux corsaires de Gerzé ou Guernezé qui luy proposerent de leur faire sa decharge de blé a Gerzé ou Guernezey.* » Joachim Wittemborch, le capitaine, refusa net et fut contraint de se laisser prendre au câble pour être mené de force. Mais le lendemain, nouvelle rencontre avec d'autres navires, français cette fois, qui obligèrent les Anglais à relâcher leur prise ! De plus « *lui firent le plaisir de luy donner un pilotte qui l'a amené jusque en ce port ou il entra comme dist est le jour d'hier…* » On lui a rendu son passeport du Roy pour lui permettre de poursuivre son voyage jusqu'à destination « *n'etant en cedit port que de relasche.* »[194]

193 Actuellement Kaliningrad en Russie. A l'époque, elle était la capitale du Royaume de Prusse où en ces années 1708-1710 sévissait une peste venue de Lithuanie, précieux fournisseur de graines de lin pour nos production de toiles, et qui décima une grande partie de la population.

194 Déclaration de Joachim Wittemborch, assisté de Henry Hervo, interprète, du 17 juin 1709. ADIV, 9B479, fol° 47.

IX

Juillet 1709

Retours des Îles

« *Le 1er juillet, on sut que le Roi faisoit à Brest un armement de sept gros vaisseaux de guerre, dont il donnoit le commandement à Ducasse, lieutenant général, pour aller en Amérique, apparemment pour escorter encore les flottes qui devoient apporter l'argent à l'Espagne et à la France.* » [195]

Ordonnance du Roi, du ler juillet 1709, portant qu'à partir du ler août prochain, les armateurs de vaisseaux en course recevront integralement le produit de leurs prises (26 juillet). Jugement du ler juillet 1709, déclarant de bonne prise les navires le ***Swepstack****, de Falmouth, pris après deux heures de combat, par les fregates l'****Amazone*** *et l'****Astrée****, capitaines de Courserac et de Kerguelen - Le* ***Marchand de Marseille****, de Londres, pris par les capitaines Duguay-Trouin, de la Jaille et du Bois de la Motte - La* ***Marie****, de Bristol, pris par la double chaloupe le* ***Téméraire****, capitaine de La Haye - La* ***Levrette****, de Londres, pris par les capitaines de Courserac, Duguay-Trouin, de la Jaille et de Kerguélen - Le* ***Léopard****, de Londres, pris après une heure de combat, par la frégate le* ***Superbe****, capitaine de la Moinerie Miniac (29 juillet).*

Mais revenons à notre commerce malouin avec une série de retours des « îles de l'Amérique » en ce mois de juillet 1709. Un an plus tôt on avait armé la ***Victoire***, de Saint-Malo qui sortit le 6 août 1708, « *pour aller negottier aux isles d'Amerique avec un chargement de farine et d'eau de vie.* »[196] Arrivée au cap Français (Saint-Domingue) fin septembre, on fit relâche quelques jours avant d'en faire voile pour Carthagène[197]. C'est là-bas qu'on a vendu une partie des marchandises avant de repartir pour La Havane ou ils arrivèrent le jour de Noël. Dans ce port qui voyait dans sa rade converger les trésors des flottes du Mexique et des Galions du Pérou avant leur retour en

195 De SOURCHES, op. cit., juillet 1709, p.1.

196 Déclaration de Allain Chapelain, « *sieur de La Garenne, lieutenant sur le vaisseau* ***La Victoire****, Pierre Fanton, sieur du Pré, enseigne sur ledit vaisseau, du port d'environ 200 tonneaux, armé de 18 canons & environ 70 hommes d'équipage ; lequel navire apartenant au sieur Chauvet, armateur & consorts*. » 11juillet 1709, ADIV, 9B 479, fol° 56-57. Puis, Jan Davignon chirurgien major & François Guillerme second chirurgien, 17 juillet 1709, ADIV, 9B 479, fol° 59.

197 Cartagena de Indias, sur la côte caraïbe de Colombie.

Espagne, on a négocié le reste de la cargaison. Puis est venu le temps de recharger les cales d'environ « *cinq cents cuirs en poil, & dix thonneaux de bois de Campesche*[198] *& dix huit canons de quattre livres de balles et avoir pareillement chargé a fret dans ledit navire environ huit a neuf cents sacs de tabac en poudre & cent balles de tabac en feuilles.* » Le capitaine de Pont-Robert fit également embarquer sur le vaisseau « *dix huit canons de differents calibres, environ deux cents boulets a canon & une ancre de quatorze ou quinze cens pezant qu'il a dit plussieurs fois estre pour son compte particulier. »* Enfin, le 10 février 1709 on a fait voile en compagnie du ***Royal Dauphin*** de la Rochelle pour revenir à La Cologne (La Corogne, A Coruña en Espagne) où ils y arriverent le 22è mars. Dans le port galicien « *y dechargerent les marchandises qui y estoient a fret & en receurent l'argent, aussi que le fret des passagers.* » Ils y trouvèrent le navire la ***Vierge de Grâce*** armé de 50 canons, commandé par le sieur des Antons Noël et l'argent « *pour plus de surettés fut embarqué dans le navire la* ***Vierge de Grâce*** *suivant le connoissement qu'il en signa audit sieur de Pont Robert capitaine dudit navire la* ***Victoire***. » De l'argent, il y en avait aussi une autre quantité dont le capitaine de Pont-Robert ne leur avait pas fait mention et qui fut mis pareillement sur la ***Vierge de Grâce.***

La ***Victoire***, elle, a chargé à La Corogne « *cent barres de fer, 30 quarteaux d'eau de vie, environ cinquante cinq quarteaux de vin pour faire du vinaigre qui joint avec lesquels cuirs & bois de Campesche cy-devant mentionnés faisaoient partye du chargement duquel navire la* ***Victoire*** *pour porter en ce port.* » Il restait également une caisse de marchandises qui n'avaient pu être vendues nulle part. Mais le sieur de Pont-Robert avait aussi fait embarquer « *quelques bottes de vinaigre rouge, & soixante peaux de maroquin noir pour son compte particullier*. » Puis le 10 mai le navire a repris la mer en compagnie du navire la ***Vierge de Grâce***[199] et du ***Saint-Jean Baptiste*** commandé par le sieur Dreneuf-Pradet & un autre petit navire de Nantes de 16 canons. Dix jours plus tard le capitaine de Pont-Robert fit quitter la compagnie des autres navires à la hauteur de l'île d'Yeu « *pour faire la routte du ouest norouest & le lendemain matin vingtième vers quatre heures fist virer de bord pour raporter a terre. »* Trois petites unités s 'approchent de la ***Victoire*** ; on reconnaît tout de suite des vaisseaux ennemis qui sur l'arrière de la ***Victoire*** s'apprêtent au combat tout en tâchant de ne pas lui présenter leurs flancs, de crainte de prendre une volée. On fait remarquer au capitaine qu'il serait utile de mettre un canon dans la chambre afin de donner du canon de la poupe du navire « *ce qu'il ne voulut souffrir qu'on fist, au contraire abandonna le gaillard & descendit dans la chambre, pendant quoy, après une horloge de combat*[200] *lesdits vaisseaux ennemis aborderent & sauterent dans ledit vaisseau la* ***Victoire*** *duquel ils se rendirent maistres par la propre faute d'imprudance & meschante manœuvre que fist faire ledit sieur de Pont-Robert qui ne voulut*

198 Le bois de Campêche, du nom du port mexicain où il était embarqué donnait une couleur rouge foncée très appréciée pour les teinture des fibres. Combinée avec d'autres pigments elle pouvait donner des bleus, des violets.

199 « *On mande de la Corugna en Galice que le vaisseau qu'avoit armé le connétable de Saint-Malo, et qui étoit celui qui n'avoit pu suivre les vaisseaux qui arrivèrent il y a un mois à Port-Louis, (* la ***Vierge de Grâce*** *) étoit heureusement arrivé à la Corugna, fort richement chargé. Il y a beaucoup de piastres et de lingots, et même assez d'or. »* DANGEAU, « *Journal »,* T.XII, p. 388, 12 avril 1709. « *Le vaisseau la* ***Vierge de Grâce****, qui venoit, avec Chabert, de la mer du Sud et qui, n'ayant pas pu le suivre, avoit relâché à la Corogne et y avoit demeuré quelque temps à cause des armateurs ennemis qui étoient dans ces parages-là, est heureusement arrivé à la Rochelle. Il y a sur ce vaisseau 1,800,000 piastres de déclarées sans compter ce que l'on ne sait point. »* « *Journal* », T. XII, p.422, 24 mai 1709

200 L'horloge est le sablier qui permet de mesurer le temps, il y en a de durées différentes, d'une demi-heure, d'un quart-d'heure, de fractions de minute etc.

aucunement se deffendre & lors qu'on disoit qu'il falloit s'armer de sabre, pistollets, haches d'armes & grenade, il repondoit qu'il n'en etoit pas besoin. » Par peur ? par incompétence ? par crise d'autorité ? toujours est-il que mal lui en a pris car « *lors duquel abordage ledit sieur de Pont Robert receu un coup de sabre sur la teste, de laquelle blessure les comparants l'ont traitté plussieurs fois & dudit combat il y eut autre deux hommes de tués de balle de fuzil dont l'un mourut sur le champs & l'autre six jours après.* » La ***Victoire*** est vaincue et réduite, son équipage réparti sur les trois preneurs et le convoi met à la voile vers Guernezey. Au cours de leur voyage jusqu'à Guernesey « *a bord de l'un des corsaires sur lequel les comparants furent embarqués, il y eut un homme de son equipage tué sur le champ d'une bale de fuzil & un autre blessé a la jambe & un autre blessé a l'abordage entre le corsaire & le dit vaisseau la* ***Victoire****.* » Une fois débarqués à Guernesey, ils n'ont pas eu à attendre bien longtemps avant d'être rembarqués sur un paquebot pour Saint-Malo, « *n'etant resté audit lieu de Guernezé que le mesme sieur de Pont Robert, le sieur des Landelles Basset, second capitaine, l'ecrivain & deux autres.* »

x

xxx

Jugements du 15 juillet 1709, déclarant de bonne prise les navires la ***Jeanne-Marie****, de Londres, pris par les fregates le* ***Bien-Aimé Saint-Nicolas****, de Morlaix, et la* ***Chasse****, du Havre, capitaines de Gennes et Van Emericq - Le* ***Plymouth Galley,*** *de Londres, pris par le capitaine de la Moinerie Miniac - Le* ***Succès Roger****, de Belfast, la* ***Marguerite****, d'Ecosse, l'****Archibal*** *de Glasgow et le* ***George****, de Greenock, rançonnés 115, 70, 35 et 250 livres sterling par le sieur Robora, commandant la frégate la* ***Suzanne****, de Calais - Le* ***George****, de Bristol, pris par le vaisseau* ***Achille****, capitaine Duguay-Trouin - Le* ***Couvert****, de Darmouth, pris par la frégate la* ***Dauphine****, capitaine du Bois de La Marque (2 août). La* ***Sara****, de Londres, pris par le sieur de la Moinerie Miniac (9 août).*

Le ***Prince des Asturies***[201] est armé pour l'Amérique Espagnole et sort de Saint-Malo le 11 juin 1709 sous le commandement du capitaine du Clos Louvel. Sa navigation durera une quinzaine de jours seulement puisque le 26 juin deux navires lui donnèrent la chasse toute la journée. Vers les sept heures du soir, au large de Ouessant, « *tout joints les gens des deux vaisseaux leur firent commandement d'amener & de se rendre, ce que ledit sieur du Clos Louvel capitaine fist faire apres avoir fait tirer un coup de canon.* » L'un des preneurs, le ***Prince Eugène***, de Flessingue, armé de 40 canons et deux cents hommes fit passer l'équipage du ***Prince des Asturies*** à son bord. Le hollandais naviguait de conserve avec le ***Pot d'Etain*** et les deux corsaires ramenèrent le navire et son équipage à Flessingue d'où le capitaine et ses hommes ayant obtenu leur congé, ils sont revenus par terre à Saint-Malo. La même mésaventure n'arrivera pas à la ***Comtesse d'Evreux.*** Son capitaine en second, Jacques Pigeon, sieur du Vage est venu déclarer ce 21 juillet. Le navire était sorti début octobre 1708 sous le commandement du capitaine Gauthier, sieur des Doüets « *avec un chargement de differentes marchandises comme vivres & toilles & autre necessitté convenable*

201 Nicolas Bodet, sieur de La Maisonneuve, second capitaine et le sieur Pierre Demeaux, second lieutenant tous deux cy-devant de l'equipage du navire nommé le ***Prince des Asturies.*** 20 juillet 1709. ADIV, 9B 479, fol° 60-61.

pour les iles de l'Amérique. » En route ils prennent, à la hauteur des îles Saint-Martin[202] un navire anglais, nommé « *l'**Heureuse Gallère*** » allant de Boston à la Barbade chargé, en autres marchandises, d'huile de morue et de planches. La prise est menée au Cap Français à Saint-Domingue où sa cargaison a été vendue et « *le dixième de Monseigneur l'Amiral payé »*[203]. La nouvelle année commençait mal pour l'équipage de la ***Comtesse d'Evreux*** en relâche au Cap Français ! Ce jour-là en effet (1er janvier 1709) décéda le capitaine Gauthier des Douëts. Il aura au moins échappé aux funérailles habituelles en mer (où la dépouille, cousue dans un sac et lesté d'anges[204], est jetée par dessus bord) puisque « *l'inhumation de son corps ayant esté faitte dans l'eglize*. » Ils durent trouver un équipage sur place pour conduire la prise « *au premier port de France ou le declarant a entendu dire qu'elle estoit arrivée a La Rochelle il y a environ six semainnes*. » Ils relâchent ensuite à Porto-Rico pour faire de l'eau et se dirigent aussitôt vers Saint-Domingue où il font la vente de la cargaison et avec le produit de la trait. On y recharge le navire de cuivre, de cuirs et d'indigo. Le premier juin 1709 la ***Comtesse d'Evreux*** fait voile vers la France en convoi avec d'autres navires, mais, en arrivant vers Ouessant, une fois de plus ils y rencontrent un rôdeur et « *ils ont esté chassé duquel navire qu'il croit estre ennemy qui les a obligé de relascher a l'isle de Bat.* » Ils y sont restés neuf jours avant d'en sortir pour servir de protection à plusieurs barques « *dont partye sont a Brehat & le restant a entré avec luy le 19è du courant*. » Seulement Saint-Malo n'était pas sa destination finale puisqu'on l'attendait au Hâvre de Grâce « *mais qu'estant a l'isle de Bat il a apris que la Manche estoit remplye de corsaires enemy ce qui l'a obligé d'entrer dans ce port, crainte de la prise de son navire, adjoindre que la plus grande partye de son monde estoit indispost & malade.* » D'autres membres de l'équipage sont décédés à Saint-Domingue pendant la relâche dont les inventaires ont été faits, alors que le déclarant était malade à terre, par le sieur de Courgant, écrivain du bord. [205]

x

xxx

*Jugement du 22 juillet 1709, déclarant de bonne prise le navire le **Charles XI**, de Stade, repris sur les Anglais, par le vaisseau le **Saint-Michel**, capitaine Girardin (5 août). Jugement du 22 juillet 1709, annulant le billet de rançon signé par William Hismarck, pilote sur navire le **Henry**, de Minchead, pris par la fregate **Saint-Aubin**, capitaine Duval (19 août). Jugement du même jour, confirmant les rations de 145 et 70 Livres sterling, prélevées par le capitaine Duval, sur six barques anglaises et les navires anglais l'**Amitié** et le **Surcrois.***

202 Il s'agit de l'île Saint-Martin, à l'est des îles Vierges, actuellement diviséee en deux parties : française au nord, néerlandaise au sud. Tout un programme !

203 Voir IIème partie, chapitre V : « *Le bourbier de la France.* »

204 C'est une barre de fer carré munie d'un boulet à chaque extrémité servant de lest ou de projectile pour couper les cordages et les voiles des ennemis en cas de combat. On s'en servait également pour lester les cadavres que l'on jetait à la mer.

205 Déclaration de Jacques Pigeon sieur du Vage, « *second capitaine sur le vaisseau la **Comtesse d'Evreux** de Grandville, du port de 160 tonneaux, armé de 20 canons & equipé de 68 hommes d'equipage ledit navire apartenant au sieur du Prat dudit lieu de Grandville, armateur et consorts. »* 21 juillet 1709. ADIV, 9B 479, fol° 61-62.

Le ***François-de-la-Paix***, de Saint-Malo[206] portant environ 300 tonneaux pour 32 canons et 130 hommes d'équipage es sorti le 9 septembre 1709 « *et du cap Fréhelle du 2è octobre ensuivant* » sous le commandement de Jean Baptiste d'Apres, sieur de Blangis. Il est allé « *à l'Amérique avec un chargement de plussieurs especes de marchandises qu'il a négottiée ausquelles isles de l'Amérique.* » Le 24 novembre, alors qu'il navigue de conserve avec l'***Uzancé*** de Nantes au large du cap Finisterre (Galice), ils capturent un bâtiment anglais d'environ 40 tonneaux nommé le ***Prince d'Orange***, qui portait des fruits du Portugal en Angleterre. La prise est conduite en France. Le lendemain 25, ils font une seconde prise d'un autre bâtiment anglais faisant le même transport et, comme la précédente, on la conduit en France. Pendant le voyage aux îles, la vie à bord est rythmée par les décès d'un certain nombre de marins. Dans l'état dressé des morts il apparaît que des sept mentionnés, quatre sont de Belle-Île ! Un inventaire des effets et hardes du mort est dressé par l'écrivain ou un autre officier. Parfois il n'y a rien eu à sauver comme ce fut le cas pour Pierre Dabin, de Normandie « *il ne c'est trouvé aucuns biens ny effets luy apartenant, a la reserve de quelques vielles hardes qui s'estant trouvés entierement pouries ont esté jettée a la mer*. »

Dans les Antilles, ***Le François de la Paix*** a rechargé des cuirs en poil, des cuirs tannés, de la laine de vigogne « *tant pour le compte de la societté duquel sieur comparant que de lesdits officiers qu'il y ont sur le mesme vaisseau quarante deux sacs dans lesquels il y a la valleur de trente mille piastres en piastres, demie piastre, double réaux, en barres d'argent pour le compte de la societtés...* » plus un certain nombre de sommes pour différentes personnes sans compter *« une caisse dans laquelle il y a neuf petis pignes*[207] d'argent appartenant au dit sieur Blangis. » Le retour des îles s'effectua depuis La Havane (Cuba) en compagnie de la ***Marie-Magdelaine***, capitaine de Limouellou[208] avec lequel ils firent une prise anglaise d'une cinquantaine de tonneaux nommée la ***Dorothée*** *« sortant de Plimouth a son lest & quelque peu de marchandises, de laquelle ledit sieur comparant a fait enlever cinq ballots d'etoffes, une caisse de ? & trente huit pieces de serpillieres. »* Les capitaines français rançonnèrent la ***Dorothée*** pour 120 livres sterling pour lesquelles l'anglais consentit obligation et laissa un otage au bord de Blangy. Mais la moisson des prises ne s'est pas arrêté là puisque le ***François de la Paix*** fera ce même jour une quatrième prise, avec de nouveau le concours de la ***Marie-Magdelaine.*** Cette fois la capture était plus importante, l'anglais portant 100 tonneaux de sel du Portugal pour Boston. Après l'avoir gardée deux jours, il la rançonnèrent pour 300 livres sterling et l'obligation ayant été consentie, il fut mis au bord de Blangis un nouvel otage, *« lesquels deux ostages sont actuellement au château de cette ville. »*

x

xxx

206 Déclaration de J.-B. Du Prés de Blangis, capitaine du ***François-de-la-Paix***, « *lequel vaisseau apartenant au sieur Chapdelainne et consorts. »* 23 juillet 1709. ADIV, 9B 479, fol° 62-63.

207 De l'espagnol *piña* (désignant l'ananas), est le résultat de l'évaporation du mercure dans l'opération de dessication du minerai d'argent. La matière obtenue, l'argent donc, se présente sous la forme d'une masse de grains agglomérés, légère et friable, objet de contrebande hors des mines

208 Voir ci-après.

*Jugement du 29 juillet 1709, déclarant de bonne prise les navires la **Galère**, de Boston, le **Jean**, de Bordeaux et la **Bonne Esperance**, de Bedford, pris par la frégate le **Saint-Michel**, capitaine Girardin, de l'escadre de Duguay-Trouin (26 août) le **Benedic**, de Drogheda, pris par la frégate le **Lys**, capitaine de la Marguerie.*

L'un des plus célèbres armateurs de Saint-Malo, le sieur de La Lande Magon a armé une frégate qu'il a confiée au capitaine Jean Jolif, sieur de Limoüellou[209], le navire jauge 250 tonneaux, porte 24 canons et un équipage de 90 hommes. La ***Marie Magdelainne***[210] fait voile de ce port le 13 février 1708 à destination de l'Amérique espagnole, avec une cargaison de « *marchandises propres pour ledit lieu* », suivant la formule consacrée. Quinze jours plus tard le navire est à Santa Cruz aux Canaries où il relâche une semaine, le temps de charger de l'eau et du bois avant de commencer la brève traversée. Trois semaines plus tard, le 29 mars il est à la Martinique d'où il repart après une courte relâche et avec un pilote se rend à La Havane (Cuba) le 12 mai 1708 où il met à terre les directeurs de l'Assiente... La veille de l'arrivée il lui mourut deux hommes, lesdits Duponcel et Lahais et trois semaines plus tard Julien Le Bigot, le 4 juin. Au mois d'août décède Jean-Baptiste Rendu. On demande la permission de débarquer les noirs, « *lesquels officiers royaux cestant* (sic) *transportés au bord duquel declarant pour faire la visitte, lesquels noirs furent debarqués le 14è septembre dernier.* » Trois jours plus tard décède Thomas Corneil.

Changement de décor, le 20 septembre Limoëllou reçut du Président du Gatimale (Le Guatemala actuel) l'ordre d'aller à l'entrée de la rivière de Lois « *pour opposer que les ennemis apellés aindes braves qui y avoient entré pour piller la terre.* » Il exécuta la mission pendant une dizaine de jours, au cours desquels mourut Christophe Havel (Harel), où il envoya sa chaloupe et son canot avec une soixantaine d'hommes pour combattre les indiens « en cas de rencontre. » Puis reviennent rendre compte de l'opération avant de repartir le 7 octobre avec sa chaloupe armée pour capturer une des pirogues qui rôdaient dans le secteur. Peu de temps après c'est Pierre Blain qui décède le 14 octobre, suivi de jean Poitevin le 3 novembre, Jean Crespin le 7 et Joseph Lemonier le 23. La veille de Noël, c'est au tour de Jean Robert. Ce séjour dans le « Hondour » aura également été fatal aux sieurs de Cuville, de La Ferriere, du Teryre & Nicolas Mouton mort à bord le 30è septembre 1708.

Après quoi la ***Marie-Magdelaine*** remit à la voile le 19 janvier 1709 pour revenir en France. Va relâcher a Carthagène le 20 février, après avoir subi un coup de vent. Il peut enfin faire sa traite dans ce port où décède Jean Maugendre le 22 février, « *le declarant ayant depozé papier en forme de livre sur lequel est inceré douze inventaires de tous les noms cy-dessus denomé, a la reserve de Jan Maugendre qui avoit descendu son coffre a terre, & ne c'estant trouvé au bord du declarant rien luy apartenir.* » C'est à Carthagène également qu'a déserté un certain des Roziers , second maître d 'hôtel qui lui emporta trois cents piastres « *que lequel declarant luy avoit donnée pour payer un cable a Cartagenne.* » et un homme nommé Le Landais. De là il appareille le 23 avril pour La Havane où il arrive le 21 may pour craner (caréner?). Il en repart le 15 juin en compagnie du vaisseau le ***François de la Paix***, commandé par le sieur de Blangis. Le 8 juillet 1709, se trouvant

209 Ce patronyme breton rappelle le nom de la terre que Jacques Cartier, le célèbre découvreur du Canada, avait achetée dans la paroisse de Rotheneuf, près de Saint-Malo, pour passer les quinze dernières années de sa vie. La ferme fut tranformée en manoir qui de nos jours a été aménagé en musée dédié à l'illustre découvreur.

210 Déclaration du capitaine Jean de Limouëllou du 2 3 juillet 1709. ADIV, 9B479, fol° 63- 64.

par les 49 degrés, il capture un anglais d'environ 50 tonneaux, la ***Dorothée*** qui sortait de Plymouth. Une partie des marchandises est mise au bord de la conserve. L'anglais convient avec les deux capitaines français « *de rançonner son dit battiment dans l'etat qu'il restoit & convinrent pour la somme de 120 livres sterlins delaquelle il consentit obligation & donna un ostage q'u'il mis au bord duquel navire le* ***François de la Paix.*** » Le même jour ils firent une nouvelle prise, anglaise aussi, d'une centaine de tonneaux, chargée de sel de Lisbonne pour aller à Boston. Ils gardèrent la prise deux jours et la rançonnèrent « *pareillement pour la somme de 300 livres sterlins & pour suretté duquel payement le capitaine anglais donna un ostage qui fut pareillement mis sur ledit navire le* ***François de la Paix*** » avant de regagner Saint-Malo le 23 juillet au matin.

« *Declare que auparavant sa sortye de ce port il a signé un connoissement des marchandises que le sieur de Cuville a embarquée dans son bord desquelles marchandises il a vendues pour la somme de dix huit mil piastres. Le restant de celle qu'il n'a pu vendre, lequel declarant les a raportée dans son bord & en tiendra compte a qu'il apartiendra. Declare qu'il a raporté du provenu de sa cargaison & pacotille la somme de soixante deux mil cinq cents piastres qu'il a remis aux mains de son armateur & que le reste de son chargement est 1300 cuirs en poil, … de cochenille pour decharger en ce port a la consignation de ses propriettaires.* Signé de Limoüellou Jolif.

X

Août- Septembre 1709

Le côté obscur du commerce

Le ***Coventry*** est un navire d'environ 450 tonneaux. C'est un bâtiment de la Marine Royale[211], monté de 40 canons pour 220 hommes d'équipage, armé au Port-Louis pour la Compagnie Royale de l'Assiente ou Asiento. En d'autres termes c'est un négrier. La France a reçu de l'Espagne le monopole de la traite des noirs pour ses colonies d'Amérique lors de l'accession du duc d'Anjou, petit-fils de Louis XIV sur le trône d'Espagne (novembre 1700). En effet lors du changement de dynastie en Espagne en 1701, le Portugal, ayant choisi le camp des *alliés* (Angleterre, Hollande, Saint-Empire et autres), a perdu le privilège de la traite des Noirs qui passe à la France jusqu'au traité d'Utrecht (1713), date à laquelle c'est l'Angleterre qui en bénéficiera pour trente ans au titre des dédommagements du Traité, renforçant ainsi officiellement la pénétration de son commerce dans l'empire espagnol[212]. Mais, patience, Jacques Gonffroy, sieur des Haumurs est lieutenant sur le ***Coventry*** qui quitte le Port-Louis en mars 1708 sous le commandement du capitaine Cyprien Le Monnier. Il a dans ses cales des marchandises pour les côtes de l'Afrique et le comptoir de Juda de laditte côte de Guinée où il arrive le 29 juin. On procède alors au déchargement de la cargaison et « *y rechargerent de neigres pour porter a l'Amerique Espagnolle, et estant a Portovelle y ont mis a terre lesdits neigres entre les mains du sieur directeur de laditte Compagnie de la Sciente.* (sic)»

On y charge aussi des caissons d'argent « *dont le comparant ne scait pas le nombre* » et le ***Coventry*** sort de Portobelo en compagnie du ***Mignon*** pour aller de conserve à Cartagena. Le 14 mars 1709, ils découvrent un navire anglais qui, en passant sous le vent des Français à hauteur de

211 Déclaration de Jacques Gonffroy de Haumurs, lieutenant sur le ***Coventry***, du 21 et 23-08-1709, ADIV, 9B479 Fol. 69-71. Il s'agit probablement du ***Coventry*** pris le 9 août 1704 par le ***Jason*** de Duguay-Trouin, que l'on venait de faire construire à Brest, et déclaré « de bonne prise » le 22 décembre de cette année-là. DELOURMEL, Louis et HAUCOURT, G. d', *Inventaire sommaire des Archives Départementales antérieures à 1790.* Série B – Cours et Juridictions. T. IV, Amirauté de Léon – Avec ce ***Coventry*** qui servait d'escorte à un convoi, le corsaire français prit douze navires marchands qu'il amena à Brest. DU GUAY-TROUIN, René, *Mémoires de Monsieur du Guay-Trouin, lieutenant général des armées navales*. Amsterdam, Pierre Mortier, 1740, pp. 65-68

212 Cette concession à l'Angleterre n'était pas venue seule puisqu'elle fut assortie du « *vaisseau de permission* » de 500 tonneaux qui pouvait introduire en franchise, une seule fois par an, des marchandises d'Europe dans les Indes d'Amérique. Cette autorisation « exceptionnelle » donna lieu à une nouvelle contrebande : les cales du navire étaient ravitaillées de nuit, avec la complicité de fonctionnaires espagnols soudoyés, et ainsi ne se vidaient jamais !

la Pointe Saint Blaise « *se tirèrent quelques volées de canon*. » La nuit arrêta la canonnade qui reprit le lendemain pendant toute la matinée, hacha de part et d'autre vergues, écoutes et voiles, ce qui n'empêcha pas l'anglais de poursuivre les deux Français qui comptaient déjà 150 morts environ !

Le ***Mignon*** en mauvais état fait passer 80 de ses hommes sur le ***Coventry*** avec le sieur de Villoutroye et une partie de ses officiers « *dans l'esperance qu'ils etoient de se mieux deffendre & echapper de ce navire anglois qui les suivoit tousjours & pour plus de seuretté fist aussi tirer dudit vaisseau le* ***Mignon*** *tout ce qu'il y avoit d'or et d'argent.* »

La poursuite dura ainsi jusqu'au 17 mars ou l'Anglais concentra son attaque sur le ***Coventry*** qui se retrouva démâté de son grand mât de hune, du mât de fougue[213], de quelques vergues et autres « manoeuvres »[214] rompues, sans compter des coups dans la coque qui rendirent le navire eveux[215]. « *Lors du combat il y en avoit outre quarante a cinquante malade incapable de rendre aucun service.* » Dans ce pitoyable état, le pont balayé par la mitraille[216] était jonché de morts, blessés ou estropiés au nombre d'une centaine, jusqu'au sieur capitaine Cyprien Le Monnier, mortellement blessé au point que le navire, devenu ingouvernable dut se rendre au navire ennemi, anglais, nommé le ***Portland***, fortement armé de 55 canons et monté par environ 320 hommes, sous les ordres du capitaine Etienne Hautchen.[217]

Les malheureux rescapés du ***Coventry*** furent transportés sur le vaisseau preneur et la prise amarinée fut conduite aux Isles Bastimente[218] où une flotte anglaise commerçait avec les espagnols. Le capitaine Le Monier mourut de ses blessures et fut jeté à la mer et le sieur de Villontroye, lui, fut mis à terre avec les autres blessés et estropiés. Le reste de l'équipage valide, dont le déclarant, furent mis au bord du ***Portland*** qui les tranporta à la Jamaïque « *ou etant l'Amiral de l'escadre bleue qui y etoit, le fist dispercer sur les vaisseaux d'une flotte angloise qui y etoit & preste a partir pour l'Irlande & l'Angleterre*. » Le comparant fut pour sa part descendu à Kinsall en Irlande puis embarqué vers la Bretagne sur un « pacquebot » avec, on imagine, bon nombre de compatriotes faits prisonniers, où il est arrivé le 14 août. Il avait appris que le ***Mignon*** avait réussi à fuir et à parvenir à Cartagena. « *Lecture faitte audit sieur Gonffray de son présent raport en presence du sieur Charles Cotolendy, l'un des enseignes sur ledit vaisseau le* ***Mignon*** *qui etoit present au bord dudit vaisseau le* ***Coventrie*** *lors du combat & de la prise ou il s'etoit embarqué par ordre dudit sieur Villoutroye son capitaine*. » Voici le même épisode vu par les Anglais[219]. Le 15 avril 1709 « *Le*

213 C'est le mât d'artimon.

214 C'est le nom que l'on donnait à l'ensemble de cordages du navire.

215 Se dit d'un navire qui prend l'eau, à la suite de trous de boulets dans la coque ou du travail des vers, particulièrement ravageurs sous les tropiques.

216 La canonnade, les grenades et les tirs de mousquets faisaient bien sûr un certain nombre de morts sur le pont mais il faut avoir à l'esprit que, dans cet enfer de bruit, de fureur et de fumée, on s'appliquait à canonner les superstructures en bois du navire ennemi, avec des « anges » notamment, qui, en se brisant et retombant sur le pont, outre que cela rendait le navire ingouvernable, écrasait l'équipage. Le plus mortel et destructeur était les éclats de bois qui criblaient systématiquement le pont, tuant, hachant et estropiant les marins.

217 *Gaceta* n° 39. Mardi, 24 septembre 1709, p.61. Le capitaine anglais s'appelait Hutchins.

218 Archipel tout près des côtes du Panama, côte caraïbe, près de la frontière avec le Costa-Rica.

219 Il y a manifestement des erreurs dans les dates de l'action en question côté anglais. HEDIART, Thomas, *Histoire navale de l'Angleterre*, T.III, chapitre XIII, p. 505. « *Les deux plus gros parurent être le* ***Coventry*** *(qui anciennement avoit été pris sur nous) & le* ***Mignon****, venant tous les deux de Guinée ; un troisième étoit un navire marchand François de trente-six canons, & le quatrième un vaisseau Hollandois qui avoit été pris à Bastimentos ; on apprit que les deux de Guinée étoient prêts à mettre à la voile, & les deux autres partirent le lendemain qu'ils y furent apperçus*. » note, p. 505.

capitaine Hutchins, commandant le Portland, fut envoyé par le conte amiral sur la côte d'Hispaniola avec des navires marchands & en arrivant à la hauteur de Bastimentos proche de Puerto Bello, il eut avis le 15 avril qu'il y avoit quatre vaisseaux à l'ancre. Il en prit la route le lendemain matin, & ces vaisseaux se rangèrent en ligne de bataille, & arborèrent pavillon François ; il jugea qu'il y en avoit deux de cinquante canons, & les autres d'environ trente chacun. Il détacha un canot pour aller découvrir ce que c'étoit que ces vaisseaux, & le 22 il reçut les nouvelles qu'il attendoit. » Hutchins apprend qu'ils sont partis et les poursuit. Le 3 mai à midi les deux français lui tirent des bordées de canons en passant devant lui et le lendemain l'Anglais se trouve à portée du ***Mignon.*** Il engage le combat puis le ***Coventry*** vient au secours du ***Mignon*** et canonne les superstructures de l'ennemi. Hutchins maltraite le ***Mignon*** mais doit aussi réparer ses dommages avant de continuer de les poursuivre. Au matin suivant il se trouve près du ***Coventry*** et le combat pendant que de loin le ***Mignon*** envoie des bordées. Hutchings abat le mât du ***Coventry*** qui cesse progressivement de tirer et se retire à midi et demi.[220] L'équipage du ***Mignon*** passe sur le ***Coventry*** ne laissant sur ce vaisseau que le nombre nécessaire pour le conduire dans le premier port sûr. « *Le premier capitaine du* ***Mignon*** *se retira à bord du* ***Coventry****, après avoir reçu plusieurs blessures sur son vaisseau, qui d'ailleurs étoit si désamparé, qu'il ne le jugeoit pas en état d'aller jusqu'en France, puisqu'il ne restoit plus que vingt hommes et quelques nègres, ce qui fut la cause que tout l'argent fut transporté sur le* ***Coventry****. Le Capitaine Hutchins n'eut dans cette action que neuf hommes tués & douze blessés. Lorsque l'attaque commença il n'avoit pas plus de deux cens vingt hommes, y compris les domestiques & douze Nègres. L'argent qu'il trouva montoit à vingt mille pièces de huit, dont la plus grande partie appartenoit aux matelots François.* »[221]

x

xxx

Jugement du 3 septembre 1709, déclarant de bonne prise le navire le ***Joseph****, pris par les capitaines Vié et de Bouteville (13 septembre)*

Le cas du ***Coventry*** est finalement assez rare car, le plus souvent, la différence d'armement (pièces de canons et importance de l'équipage) entre les marchands et les corsaires faisait que l'on cherchait la fuite ou que l'on amenait assez vite. Quelques jours après l'arrivée du capitaine du ***Coventry*** à Saint-Malo, la France subissait un de ces plus cruels revers sur terre à Malplaquet (11 septembre). Et comme souvent, après un combat indécis d'une effrayante boucherie (on parle de plus de 30 000 morts!) les deux camps se disputent l'avantage. Certes l'avancée des Alliés est stoppée, mais à quel prix ![222]

Commissions du 18 et du 19 septembre 1709 : à Duguay-Trouin pour armer on guerre le vaisseau le ***Lys****,du port de 1000 tonneaux - Au sieur de Kerguélen, pour armer en guerre le navire l'****Amazone****, du port de 300 tonneaux - Au sieur Daniel pour armer en guerre le navire le* ***René****, de Brest, du port de 100 tonneaux - Au sieur Duguay-Trouin, pour armer en*

220 Idem, p. 506.
221 Idem, note p. 507.
222 Voir Ière partie, chapitre X : « *Heurs et malheurs de la guerre.* »

*guerre le vaisseau l'**Achille**, du port de 1000 tonneaux – Au chevalier de Gourserac, pour armer en guerre le vaisseau le **Jazon**, du port de 600 tonneaux ; ces deux commissions pour servir aux sieurs Darquin et de Courserac l'ainé. **Londres, 27 septembre.** « Les flottes de Smirne et de Lisbonne sont arrivées à Falmouth au nombre de 150 voiles, ce qui a soulagé les négociants intéressés. »*[223]

On avait laissé le ***Douvres***[224] en fort mal état aux Canaries où il sera finalement vendu. Le reste de l'escadre de Bénac, après une navigation tumultueuse, parviendra à la Mer du Sud, la ***Diligente*** arrivera d'abord seule à Concepción au Chili pour attendre les autres vaisseaux, vers septembre 1709, puis remonte au Pérou où la cargaison est vendue avant de revenir à Valparaiso au Chili, lieu du rendez-vous. Mais point de Bénac ni aucun autre bâtiment en vue. Un mois plus tard arrive la ***Princesse*** relatant la mort de Bénac, dûe semble-t-il à un coup de folie. « *Nous trouvâmes dans le port de Valparaiso quatre Navires François, dont l'un étoit arrivé d'Europe depuis peu de jours, et les trois autres étoient de l'Escadre de Monsieur de Bénac, que nous avions rencontrée aux Canaries, et que nous laissâmes à notre départ de la riviere de la Plata, moüillée dans le port de Maldonado, où ces Navires avoient demeuré tres-long-temps pour y remettre leurs équipages attaquez du scorbut. Nous apprîmes que leur Commandant, moüillant dans la riviere de la Plata, s'étoit laissé tomber la nuit dans cette rivière, et que l'on ne trouva son corps que quelque temps après sur ses bords.* »[225]

Moins dramatique mais tout aussi éclairant sur les aléas de la navigation en période de conflit, plus proche de Bretagne aussi, voici le cas de la ***Diane***. « *Tel est pris qui croyait prendre* » pourrait être en résumé l'aventure de ce navire[226] C'est un corsaire de 140 tonneaux et 140 hommes d'équipage avec 18 canons. On le voit tout de suite à l'importance de l'équipage embarqué, le double d'un navire marchand. C'est aussi, de part sa « spécialité », une vie mouvementée assurée ! On a raflé des oisifs dans les ports, des paysans balayés par l'hiver à qui on a promis des gains, en cas de prises. Sans doute, mais... La ***Diane*** a fait voile de Brest sous le commandement du capitaine Eloy La Dure « *ou il avoit relasché pour la continuation de sa course*. » Le 24 septembre à une trentaine de lieues des Sorlingues[227], *« vers sept heures du matin, ils aperceurent douze navires, que croyant marchands, ledit sieur La Dure fist faire voille pour les reconnoitre et etant a une lieües et demie d'eux s'aperceut qu'ils etoient navires de guerre. »* Dans ces cas là, et le vent était fort, il ne reste qu'une chose à faire : forcer de voile, alléger le navire et tenter d'échapper à la menace de l'ogre sans demander son reste ! *« Ce qui fist qu'il fist tous ses efforts a fuir & pour le mieux faire, jetta la chaloupe a la mer, ce qui n'empescha pas que lesdits vaisseaux ne joignèrent la **Deanne**. »* Maudits chiens d'Anglais ! Tenter de résister à ces mastodontes c'est être pulvérisé à coup sûr. Résister en temps de guerre, c'est, entre corsaires, la volée mortelle après le coup de semonce si

223 *Gaceta* n°44. Mardi, 29 Octobre 1709, p.81. Ceci devant assurer un approvisionnement, notamment en blé, bien nécessaire.

224 Voir IIème partie, chapitre II.

225 FEUILLÉE, Louis, *Journal des observations physiques, mathématiques et botaniques faites par ordre du Roy sur les côtes orientales de l'Amérique méridionale et dans les Indes Occidentales depuis l'an 1707 jusqu'en 1712.* Paris, Giffart, 1714-1725. T.II, p. 551, mars 1710 à Valparaiso. L'***Aurore***, la ***Diligente*** et la ***Princesse*** reviendront en convoi à Brest avec huit autres navires marchands et trois frégates d'escorte, en août 1711.

226 Déclaration de François Reboux, maistre et pilotte, François Rebours, contre-maistre et Jacques Rebours, mousse cy-devant sur le vaisseau la ***Dianne***. 27 septembre 1709. ADIV, 9B 479, fol° 80 R-80V.

227 Les Iles Scilly, au large des Cornouailles anglaises.

on n'obtempère pas.[228] C'est le métier ! soupira La Dure en faisant amener. « *Ledit sieur La Dure fist amener le pavillon & (se) rendit ; lesquels vaisseaux preneurs navires de guerre anglois depuis quarente a quatre vingt canons avec un brulot, lesquels ayant amarinné ledit vaisseau la* ***Deanne*** *le garderent quelques jours.* » L'escadre et sa prise rencontrèrent une flotte anglaise, celle de Smyrne que l'on a citée ci-dessus ? On y dispersa l'équipage que l'on déposa à Falmouth (Cornouailles) pour les conduire ensuite à Plymouth. Là, on était condamné à attendre un « pacquebot » pour être renvoyé en Bretagne, à moins que… Ce n'est pas parce qu'on ne sait pas écrire ni signer qu'on manque d'idées ! *« Les comparants ayant trouvé l'occassion de s'echaper, le firent avec cinq autres & s'embarquerent dans un batteau pour traverser à Callais, & ont esté mis à terre a Fecan, coste de Normandie d'ou ils sont venus par terre en cette ville le jour d'hier. »*[229]

x

xxx

L'équipage du ***François***, de Granville[230], lui, ne s'est guère posé de questions puisque parti le 1er juin, il est rentré moins de quatre mois plus tard seulement, mission accomplie. C'est une petite unité de 70 tonneaux et 20 hommes d'équipage qui sont allés sur la Grand Baye (du Canada), et après y être resté cinq semaines faire sa pêche « *est arrivé en ce port le 28è de ce mois pour relasche ou le declarant par l'avis des consorts fera decharger partye de son chargement de mollüe en ce port & l'autre partye audit lieu de Grand Ville.* » Avec un temps de pêche aussi restreint, mais il est vrai que le navire est de capacité réduite, on peut supposer qu'il a pêché *sur banc* de la *morue verte*, que l'on ne fait pas sécher à terre, alors qu'à Saint-Malo on arme davantage pour la *morue sèche*. Dans le premier cas, un pêcheur ne pêche qu'une morue à la fois mais peut en prendre entre 350 et 400 par jour. Le poisson est passé au « *décolleur* » qui coupe la tête, puis au trancheur qui ouvre le poisson et le vide avant de le passer au « saleur » qui l'entrepose dans la cale par couches successives après les avoir recouvertes de sel. Chaque contingent journalier occupe une partie différente de la cale. Après que le poisson ait *rendu* son eau au bout de quelques jours, on le resale avec un nouveau sel avant de lui donner sa place définitive dans la cale. Ici, point de séchage puisqu'il n'y a pas d'installations à terre. En cette saison « chaude » de l'été, la morue se conservant moins bien, il convient de pêcher rapidement et de « *débanquer* » ensuite pour éviter qu'elle ne se corrompe pendant le long voyage à suivre. D'ailleurs avec un navire plus gros, on aurait tendance à rester pêcher plus longtemps et risquer de faire perdre les premières morues pêchées en arrivant. Cette *morue verte* sera vendue à Nantes qui, par la Loire, redistribuera dans tout l'arrière-pays, à Bordeaux, etc… suivant quatre critères de qualité : la grande morue, la morue

228 « *Tout Vaisseau qui refusera d'amener ses Voiles après la semonce qui lui en aura été faite par nos Vaisseaux ou ceux de nos Sujets armez en guerre, pourra y être contraint par artillerie ou autrement ; & en cas de resistance & de combat, il sera de bonne prise.* » *Ordonnance*..., Livre troisième, Titre IX, Art. XII, p. 312.

229 « *Lecture faitte auxdits declarants de leur raport ont dit et affirmé qu'il est veritable, persistent et ont lesdits Francois Rebours maistre et pilotte aussy que lequel Jacques Rebours signé. Ledit François Rebours ayant declaré ne scavoir ecrire ny signer.* »

230 Déclaration de Nicolas Dufresne, capitaine, du 30 septembre 1709. ADIV, 9B 479, fol° 80 V. « *Ledit navire apartenant au sieur du Prat dudit lieu de Granville, armateur & consorts.* »

moyenne, le *raguet* ou petite morue et la morue de rebut.

x

xxx

Voici une autre navire armé pour le banc de Terre-Neuve. De taille modeste comme le **François**, la **Jeanne de Saint-Nicolas**[231] d'environ soixante tonneaux, armé de deux canons seulement & douze hommes d'equipage est une petite unité. Le navire a quitté Saint-Malo, le 8 mai dernier *« pour aller au Croizic y prendre son sel ou il arriva le douze è dudit mois ou il fist son sel ce que fait il en sortit le dix neufvieme d'aoûst. »* Le lendemain vers les sept heures du matin, chargé pour aller travailler sur le banc, *« il aperceut un navire au vent environ une lieüe & demie qui luy donna la chasse jusqu'à cinq heures après-midi qu'il l'aborda & obligea le declarant d'amener & de se rendre. »* Qu'allait-il faire avec ses deux misérables canons contre ce corsaire, pas si gros que cela en passant, mais quand même ! *« Lequel navire preneur est de la Reine, armé de dix huit canons nommé la **Ligorne Galerre**, capitaine Natal Le Clack auquel il proposa de sa rançon a quoy il ne voulut consentir. »* Ceci étant l'anglais prit un autre navire le même jour, l'***Isidore***, de Nantes,qu'il rançonna cette fois et pour se débarrasser de l'équipage de la ***Jeanne***, il le fit passer sur ce nantais, l'anglais gardant le navire malouin, le sel et un otage ! Ceux de la ***Jeanne*** firent donc route sur le nantais vers les côtes de France « *et le 18è du mois de septembre etant a cinquante lieües au ouest de l'isle Saint (Ile de Sein, Finistère) »*, nouvelle rencontre d'un anglais, ces chiens sont décidément partout ! C'était *l'**Auguste***, navire de la Reine également, un bon vaisseau de 54 canons commandé par un capitaine qui ne voulut rien savoir du billet de rançon de l'***Isidore***[232], car il l'emmena à Plymouth en Angleterre *« ou le comparant fut mis a terre le 29è dudit mois, »* et mis sur un paquebot pour revenir en ce port hier après-midi.

x

xxx

*Lettre de M. de Pontchartrain aux officiers de l'Amirauté, du 16 octobre 1709, portant que le Roi « defend, à l'avenir, le transport , par mer des grains de la province de Bretagne . » (21 octobre). Jugement du 24 octobre 1709, declarant de bonne prise les navires le **Dauphin**, de Southampton, pris par la corvette l'**Entreprenante**, capitaine de la Haye, le **Phénix**, de Middelbourg, pris, apres deux heuresde combat, par le vaisseau le **Jazon**, capitaine de Courserac. Jugement du 2 novembre déclarant de bonne prise les navires l'**Amitié** et le **Guillaume Henri**, de Bristol, pris par le vaisseau le*

231 Déclaration de Jean Tanquerey, capitaine de la ***Jeanne de Saint-Nicolas,*** *le navire apartenant au sieur des Ormes Poittevin, armateur et consorts.* 3 octobre 1709. ADIV, 9B 479, fol° 81V-82R

232 Rançon : « *C'est ce qu'on donne aux Ennemis pour se redimer soit-même, ou autrui, quand on est prisonnier de guerre.* » *Ordonnance* de la Marine, Livre premier, Titre I, Article, IX, p.10.

***Superbe**, capitaine de la Moinerie Miniac.[233] Arrêt du Conseil d'Etat, du 26 octobre 1709, confirmant l'Ordonnance du 3 septembre précédent, declarant de bonne prise le navire le **Duc du Maine**, de la Rochelle, pris par les frégates le **Brilhac** et le **Hardi**, de Saint-Malo, capitaines Dutertre Daniel et Meilhac Gravé (29 novembre)*

Jacques le Gay sieur de l'Isle, *cy devant capitaine sur le navire nommé le **Vicomte de La Bedoyère** du port d'environ 120 tonneaux, armé de saize canons, 2 pierriers & quarante hommes d'équipage, ledit navire apartenant au sieur Nicolas Geraldin & consorts.*[234] Il a fait voile de La Rochelle vers l'Amérique le 12 novembre de l'année dernière (1708) et *« ayant fait sa décharge à La Havanne il y rechargea pour le mesme compte* (du sieur Geraldin) *de quatre cens trois ballots de tabacq en poudre pezant cent un mil quatre cent quatre vingt quinze livres. & outre la ditte cargaison, il y avoit, pour le propre compte dudit sieur Géraldin, trois mil huit cens piastres en argent dans son dit navire & autre argent tant pour son compte de luy declarant que pour (ses amis?). »*

C'est avec cette cargaison qu'il fist son retour en Europe *« pour venir aux costes d'Espagne le 14 è juin dernier & est arrivé a La Cologne de relasche pour prendre des vivres n'en ayant plus le 11è aoûst.* » Il est certain qu'en cas de problème de navigation, les ports de l'allié espagnol pouvaient être d'un grand secours, que ce soit La Corogne, donc, en Galice, que Santander en Castille ou Bilbao en Biscaye. Mais l'ennemi anglo-hollandais rôdait depuis ses bases du Portugal, Lisbonne étant idéalement placé entre la Galice et Cádiz ! Il en ressort le 30 août *« sans y avoir rien rechargé pour se rendre a Bilbao ou Bayonne suivant les ordres dont il est porteur. »* C'est dans les environs du cap Ortegal, « *viron six lieües* » qu'il rencontre à l'aube du lundi 2 septembre les deux corsaires flessinguois, le ***Bonsambourg*** de 36 pièces et le ***Yon Christman***, de vingt huit. Ces deux-là ont flairé le bon coup et ne vont pas lâcher le morceau de si tôt. On entend sans peine la bordée de jurons du capitaine Le Gay et le branle-bas sur le pont de l'équipage qui voit son voyage frustré par ces Hollandais prétentieux, et des réformés de surcroît ! Ils sont même plutôt expéditifs ces bataves, car « *en peu, ils furent à bord du comparant qui receut une vollée de canon et de mousquetrie de celuy de vingt huit canons & luy, luy rendit la resiproque de la sienne. »* C'était sans compter sur le deuxième, le plus fort, qui plus est ! « *Celuy de trente six etant a son autre costé, il fut obligé d'amener et de se rendre & ledit capitaine de l'Isle-Legay fut embarqué sur le navire le Bonsambourg »* Quant au reste de l'équipage, il fut réparti sur les deux vaisseaux preneurs qui firent voile sur Falmouth avec le ***Vicomte*** capturé en route. De là, Le Gay et ses officiers furent conduits à Flessingue et arrivèrent le 13 octobre au bas de la rivière de Rotterdam, dans la rade de Hellenout (Hellevoet?). Le lendemain, nouveau transbordement pour Middelbourg où Le Gay a dû faire enregistrer sa déclaration. Le voyage se poursuivit le 18 vers Flessingue pour, de là, passer en France où ils sont arrivés le 5 novembre à Saint-Malo.

x

xxx

233 DELOURMEL, L. et HAUCOURT, G. d', *Inventaire sommaire des Archives Départeentales antérieures à 1790.* Série B – Cours et Juridictions. T. IV, Amirauté de Léon, p. 25-29 - A Coruña (La Corogne), 14 novembre. « *Par des lettres de Galice on apprend que le 14 du mois passé est entré dans le port de La Corogne la frégate française la **Superbe** avec deux prises anglaises, chargées de sucre, de coton et de gingembre.* Madrid, 3 décembre. *Gaceta* n° 49. Mardi, 3 décembre 1709, p.12

234 Déclaration de Jacques de L'Isle - Le Gay du 8 novembre 1709. ADIV, 9B 479, fol° 93-94.

XI

Novembre 1709

Paris, 18 novembre. *« Dans le port de Morlais est entré un corsaire de Flessingues de 24 pièces et 140 hommes d'équipage, capturé par la* ***Sirène*** *de Dunkerque. Et à Saint-Malo deux anglais qui venaient de la Jamaïque et Nieves chargés de cacao, sucre et autres marchandises. »*[235] *Jugements du 18 novembre 1709, déclarant de bonne prise les navires l'****Aigle****, de Liverpool, pris par les frégates le* ***Don du Saint-Esprit****, le* ***François*** *et le* ***Fortuné****, capitaines du Val Grouin, de la Vicomté et de la Cité - Le* ***Jean****, de Corck, rançonné 20. livres /sterling par le capitaine Sioc'han, commandant la frégate l'****Hirondelle*** *- La* ***Fine****, de Middelbourg, pris par la barque longue la* ***Prompte****, capitaine Le Guillou - L'****Espérance****, deTapson, rançonné 50 livres sterling par les capitaines de La Lande, de Meilhac Gravé, Lefeuvre et Lebreton (4 décembre) - Le* ***Paquebot****, de Flessingue, chargé de tabac, sucre et poudre d'or, pris par la frégate l'****Embuscade****, capitaine Tanqueray, et condamnant ce dernier et son equipage « à restituer, à la masse de la prise, la poudre d'or qu'ils ont pillée et partagée. » (8 février).*

On enregistre peu de mouvement en ce début novembre. Aux prises des alliés anglo-hollandais répondent des captures faites par les français des ports atlantiques. Ce 22 novembre 1709, le sieur Hervo accompagne et assiste *Jan Briant, capitaine du navire La* ***Marie d'Yohals***[236]*, au greffe de Saint-Malo.* C'est une petite unité d'environ quarante cinq tonneaux. Il a declaré avoir esté amené en ce port par la corvette nommée « *la* ***Genuviefve de l'Espérance***[237] *dudit Saint-Malo, croyant qu'il estoit de bonne prise. »* Mais le Hollandais a montré un passeport de Sa Majesté *« datté a Versaille le 12e jour de may 1709 »* et obtenu la main levée « *par une lettre de Monseigneur de Pontchartrain dattée a Versaille le 30e octobre dernier »* qui autorise le déclarant à vendre les marchandises de sa cargaison *« consistant en beure & suif venant dudit lieu dedit Yohals en allant à Bourdeaux suivant ledit passeport du Roy & de prendre logement en cette ville… »* Ensuite c'est au tour du nommé Léon Guillotin[238], sieur du Port, capitaine malchanceux du ***Richard*** de La Rochelle, un navire plutôt respectable de quatre cents tonneaux, armé de dix canons, équipé de cinquante cinq hommes. Il était parti de Saint-Malo le 18 novembre dernier *« pour aller aux Isles de la Merique (sic)*. Malheureusement le lendemain *« estant nord quart de norouest de l'isle de Bat*

235 *Gaceta,* n° 49. Mardi, 3 décembre 1709, p.12.
236 Déclaration de Jan Briant du 22 novembre 1709. ADIV, 9B 479, fol° 97 R.
237 C'est un petit corsaire de 14 tonneaux armé de 3 canons monté par 39 hommes, commandé par Eustache Limbert. (source A. MOREL, op. cit, T.XXXVIII, p. 152.)
238 Déclaration de Léon Guillotin du 22 novembre 1709. ADIV, 9B 479, fol° 97 V.

(Batz), *dix lieues » vers* huit heures du matin *« son grand mats de hune cassa, ce qui joint au vent contraire & au temps qui paraissoit mauvais l'a obligé de rentrer en ce port pour y prendre un autre mats de hune & attendre le vent favorable pour ensuitte ressortir a continuer son voyage. »* Puis se présenta Germain Tanqueray, capitaine du navire le ***Jan Baptiste Alexis***[239] de St. Malo, 120 tonneaux et 10 canons pour 44 hommes d'équipage. Sa déclaration est aussi succincte que son voyage paraît avoir été tranquille. Elle a le mérite d'indiquer clairement les étapes d'un cycle complet d'une campagne morutière. Débutant au printemps elle s'achève en automne sur sept mois voyages compris. Ils étaient partis le 19 avril dernier « *avec son sel & victuailles pour aller faire la pesche de mollües au havre de Saint-Pierre. »* Arrivé sur place début mai, il y a fait sa pêche pendant environ deux mois, pour en repartir fin juillet vers Bordeaux où, moins d'un mois plus tard, il est arrivé et a déchargé puis vendu ses morues. De là il est remonté sur La Rochelle vers la fin septembre pour y charger du sel et revenir ensuite à Saint-Malo où il est entré hier. L'***Hirondelle*** (130-14-52) rentrant le lendemain du Croizic où il avait aussi chargé du sel, était dans les tout premiers à déclarer ce matin-là. Il était sorti mi-mai pour aller à Morlaix prendre sa cargaison.[240] Il n'est pas difficile d'imaginer qu'il y avait chargé des crées pendant le mois où il avait fait sa relâche dans le port du Léon, car il avait ordre d'aller livrer à Cadix où il arriva trois semaines plus tard. Dans le port andalou qui avait supplanté depuis quelques lustres déjà l'activité de sa rivale historique Séville[241], il déchargea une partie de ses marchandises. Moins fréquent, voire semble-t-il exceptionnel à cette époque, il poursuivit son périple en « Barbarie » où il livra le reste de sa cargaison à « *Sallé & Saphir* (Salé et Safi, au Maroc)[242] *ou il a fait depuis une (sic) autre voyage audit lieu de Cadix, en a sorti duquel lieu de Saphir le 15e septembre pour revenir a Nantes ou il arriva le 3e octobre. »* On ne sait par contre rien de la cargaison qu'il a rapportée de Barbarie à Nantes, via Cadix mais des voyages antérieurs dans les premières années du siècle signalent principalement des importations de cuirs de chevreaux, de cire, de laines et d'amandes. A Cadix il a pu charger de l'indigo et des piastres d'Amérique en revendant sa cargaison ou partie d'icelle. *« Declare que etant a Painbeuf, bas de la Riviere de Nantes, le sieur Simon Robeste a esté tué d'un coup d'epée par le sieur du Coudray, au surplus a ramené tous les hommes de son equipage. »*

Quelques jours plus tard on apprenait qu'une trentaine de navires anglais formant la Flotte de la Barbade avaient remonté la Manche puis la Tamise jusqu'à Londres. Elle avait perdu quelques unités qui avaient été séparées par le mauvais temps et les corsaires français, peut-être celles qui

---

239 Déclaration de Germain Tanqueray du 22 novembre 1709. ADIV, 9B 479, fol° 98 R. « *Ledit navire apartenant à Madame du Bourg-Onfray, armatrice & consorts. »*

240 Déclaration de Raphael Dordelin, sieur de la Rivierre, capitaine, du 23 novembre 1709. ADIV, 9B 479, fol° 98 V Nous connaissons déjà ce capitaine qui était rentré à Saint-Malo au mois de janvier dernier sur ce même navire l'***Hirondelle***. 4 janvier 1709 ADIV, 9B 478, fol° 123-125.

241 La ***Casa de Contratación de Séville***, l'administration qui supervisait le commerce entre l'Espagne et ses colonies américaines, y sera officiellement transférée en 1717.

242« *Après 1702, Danycan a renoncé au commerce avec le Maroc, et il semble bien que ce trafic n'ait plus été tenté par les Malouins au cours du XVIIIe siècle; en tout cas, nous n'en trouvons aucune mention dans la correspondance des Magon, ni dans les autres documents dont nous avons pu avoir connaissance. Et cependant, en 1703, Philippe V, le petit- fils de Louis XIV, accorda aux Français le monopole du commerce avec la « Barbarie », mais ce furent surtout, sans doute, les Français établis à Cadix qui en profitèrent. D'ailleurs, dès 1717, le privilège sera révoqué*. » VIGNOLS, Léon et SÉE, Henri, « *Le commerce malouin au Maroc (fin du XVIIe siècle et début du XVIIIe)*. » In: Annales de Bretagne.Tome 37, numéro 3-4, 1925. p. 370. La déclaration de l'***Hirondelle*** semble donc prouver le contraire. Salé s'était surtout rendu célèbre par ses corsaires qui écumaient la Méditerranée et poussaient les incursions jusqu'à l'entrée de la Manche.

sont signalées ci-dessus au 18 novembre. [243]

Des vols manifestes de morues

Le cas suivant est intéressant dans la mesure où ce navire est arraisonné plusieurs fois. Faut-il pour autant le rançonner après chaque prise ? Y a-t-il des règles internationales en la matière ? On a vu que le fait d'être rançonné une fois n'empêche pas d'être capturé par la suite, comme ce fut le cas pour l '***Isidore*** de Nantes. Sa cargaison de morues semble attirer également beaucoup de convoitises.

Un capitaine qui ne s'est pas fait que des amis, c'est bien François Jugon de la Noë, capitaine de l'***Amitié***[244] de Granville d'environ 140 tonneaux, armé de 10 canons et 48 hommes d'équipage. Il appareille de Grandville le 17 mars 1708 « *pour aller en celuy de Saint-Malo ou etant arrivé il y prist ce qui luy étoit necessaire pour son voyage.* » Il sortit le premier avril et fit route vers Terre-Neuve, côte du Chapeau-Rouge, « *quelle routte faisant, le quatriesme du mois etant environ vingt-cinq à trente lieues au noroüest de Oüessant* », il prit un bâtiment anglais d'environ sixante tonneaux dont il ne souvient pas du nom, qui sortait de Londres pour aller à Lisbonne chargé de 300 saumons de plomb, quarante sacs de poivre, quelques ballots d'étoffe et barils de harengs et autres marchandises. Jugon, escomptant une recette inopinée, fit prendre deux sacs de poivre, un saumon de plomb, quelques pièces de gros drap et frise, environ cent aulnes, quatre petites pièces de serges « *lesquelles marchandises il fist embarquer en son bord et les a vendues a laditte coste de à Terre-Neuve.* » Il fait mettre six hommes sur la prise qu'il vient de faire sous le commandement d'un officier, François Guérin qui, pour ne pas avoir respecté les ordres du capitaine, s'est fait reprendre et a perdu la vente du reste de la cargaison ! Il continue sa route vers le Chapeau Rouge. Arrive à Saint-Pierre le 10 mai puis fait sa pêche à hauteur de 92 000 *morues sèches* qu'il embarque ainsi que 26 barriques d'huile et *douze cents* de morues vertes. Si dans le cochon « tout est bon », la morue fournit elle aussi, outre les indispensables protéines de sa chair, d'autres trésors, au nombre de quatre. A savoir : les tripes du poisson appelées *noues* qui se salent sur place comme le poisson lui-même et sont conditionnées « *en futailles ou barils du poids de six à sept cens livres*. » On en fait de même avec les langues « *n'y ayant gueres que la Bourgogne & la Champagne qui en fassent une consommation un peu considérable.* » La *rogue* ou le *bouët*, ce sont les œufs, les friandises qui attirent les sardines dont la Bretagne fait une pêche considérable. Et enfin l'huile tirée des foies pressés des morues, mis en *pièces* ou barriques que l'on utilise en tannerie ou pour l'éclairage quand vient à manquer l'huile de baleine.[245] Le 7 octobre il fait voile pour aller « *soit a la coste d'Espagne ou de France.* » Le 5 novembre, par 46°,18' de latitude nord et 4° de longitude, il est pris par un corsaire flessinguois nommé le ***Faucon***, de 28 canons et environ 200 hommes d'équipage commandés par Jacobus Etienne. Le capitaine déclare, puis une grande

243 Londres, 26 novembre 1709. In *Gaceta,* n° 52. Mardi, 24 décembre 1709, p. 22. Plus tard, à Paris, on relatait « *qu'étaient entrés dans le port de Saint-Malo entre le 20 janvier et le premier de ce mois, quatre prises anglaises venant de la Barbade et de Virginie, chargées de sucre, d'indigo et de tabac.* » S'agit-il de la même affaire ?

244 Déclaration de François Jugon de La Noe, du 27 novembre 1709, capitaine de l'***Amitié***, ADIV 9B 479, fol° 99 à 101.

245 D'après SAVARY des BRUSLONS, Jacques., op. cit., p. 474.

partie de son équipage est transbordée sur le ***Faucon.*** On discute de la rançon du navire et de sa cargaison pour une somme de 9000 florins « *argent de Hollande, de laquelle somme il luy consentit son obligation & pour seuretté du payemant le comparant donne pour hotage Yvon Baillon, second capitaine & Pierre le Rochelais, maistre.*» Les otages restent à bord du ***Faucon*** et le capitaine est remis sur son vaisseau et découvre que l'équipage du ***Faucon*** y avait cassé les écoutilles, la chambre, la Sainte-Barbe et, adieu morues, huile, rogue et langues ! Les Hollandais « *avoient enlevé et emporté des morües vertes & seiches en nombre considérable, ce qui le surpris avec d'autant plus de raison que lors qu'il se rançonna, il crut qu'on n'avoit touché à aucunes chosses, pourquoy il proteste.* »

Le capitaine hollandais a fait de plus descendre sur le navire l'***Amitié*** trente cinq prisonniers français « *du nombre desquels etoient six officiers qu'il a fallu norir a sa table*. » Le 8 novembre, le navire l'***Amitié*** rencontre le vaisseau le ***Sorlingue***, commandé par le sieur Chambery Herbert[246] à qui il remet 26 des 35 hommes et le lendemain il fit à nouveau rencontre dudit ***Faucon*** de Flessingue et d'un autre nommé la ***Perle***, armé de 54 canons « *lesquels luy baillèrent encor seize autres françois des prises quils avoient faittes, ensuitte de quoy ayant rencontré deux corsaires de Saint-Malo nommés le* ***Maurepas***[247] *et l'****Intrépide*** *armés en course, après leur avoir fait connoistre la nécessitté qu'il avoit de vivres par la consommation des François prisonniers dont il avoit esté chargé. »* Il réussit à y transférer une dizaine « *du nombre desquels etoit un provençal qui se rebella et menaça le comparant, lequel provençal auroit executé une sedition dans ledit navire l'****Amitié*** *s'il ne l'avoit pas mis sur un desdits corsaires*. »

Quelques jours plus tard, le 17 novembre, l'***Amitié*** fait rencontre d'une escadre de neuf gros navires de guerre anglais, l'un desquels nommé le ***Montique*** lui donna chasse & l'ayant approché luy ordonna d'arriver sur ladite escadre, « *il fut obligé de mettre sa chaloupe à la mer dans laquelle il s'embarqua et fut au bord du commandant où ayant fait voir son billet de rençon, ils le congédièrent & etant retourné au bord de son vaisseau l'****Amitié****, il trouva que les anglois de l'équipage dudit vaisseaux luy avoient cassé sa grande ecoutille, et pillé environ quinze quintaux de morües, hardes at autres ustancilles… »* Ces vols successifs, encouragés ou inconnus du capitaine corsaire, peuvent s'expliquer par la valeur marchande intrinsèque de ce genre de cargaison, mais peut-être aussi plus prosaïquement par la densité de l'équipage sur ces vaisseaux qui, condamnés à patrouiller sur mer pour trouver des proies, pouvaient voir leurs réserves alimentaires diminuer.[248]

Le 22 novembre, l'***Amitié*** est sur le point d'arriver à Saint-Malo et mouille en dehors du port. Le lendemain, une tourmente lui fait lever ses ancres et aller mouiller dans la rade de Cancale jusqu'au 24 où il passe sur la Rance, *proche le fort nommé le Petit Baye.* La tempête continuant « *il a manqué à périr, laquelle ayant continué jusqu'au jour d'hier, il a mis ce jour son navire en vraye*

246 Il s'agit probablement du même Herbert, capitaine malheureux du ***Géraldin***, parti au Chapeau Rouge et arraisonné par des Hollandais et qui dut rentrer par terre de Hollande à Saint-Malo au mois de mars glacial de cette même année 1709.

247 Est-ce le même ***Maurepas*** armé par la Compagnie des Indes pour la Mer du Sud qui était rentré en mai 1708 avec la ***Toison d'Or*** au Port-Louis après une saison plutôt décevante?

248 En effet, à la lecture des relations de flibustiers et forbans vivant de la prise de navires et autres attaques, quelle que soit d'ailleurs leur nationalité, on se rend compte que la plus grande partie du temps est consacrée à pourvoir le navire de vivres nécessaires à la survie de l'équipage et ce n'est que le ventre plein et les provisions en quantité suffisante que l'on peut envisager l'attaque d'un navire, une descente à terre, la prise d'otage, bref, tout ce qui peut procurer de l'argent et des matières précieuses, ce qu'il y a de plus facile à transporter et à partager.

mouillage, ensuitte a descendu à terre ce jour pour faire la presente declaration… »

XII

Décembre 1709

Une croisière mouvementée aux Antilles

Jugements du 2 décembre 1709, declarant nul le billet de rançon de 30 livres sterling prelevee par le sieur Gochard, commandant la fregate la Driade, de Dunkerque, sur le navire anglais la Jeanne,(23 decembre) - Le Petit Pierre, de Lannion; repris sur un corsaire de Jersey par la fregate l'Aspirante, de Saint-Malo, capitaine de la Claverie. **Paris, 9 décembre.** « *On annonce de Brest que l'escadre de Monsieur Dugay-Trouin a capturé un vaisseau de guerre de 65 pièces de canon et 450 hommes qui a été conduit au port par la frégate la* ***Delphine****. Et au Port-Louis sont entrées deux prises anglaises chargées de sucre, de coton et de cacao. »*[249]

Le ***Marquis de Gournay*** est une autre frégate, de 250 tonneaux, montée de 24 canons pour 100 hommes d'équipage, là où sur un corsaire on en compterait le double. Comme tous les bâtiments de cette sorte, il est polyvalent, armé en marchandises et en course et on verra avec cet exemple qu'il a amplement servi dans ses deux fonctions.[250] Il fait voile de Saint-Malo le 19 décembre 1708 pour « *aller,* selon l'opaque formule consacrée, *à l'Amérique y négocier la cargaison de différentes sortes de marchandises dont le vaisseau etoit chargé.* » Un fort coup de vent survient un mois et demi environ plus tard qui le contraint à revenir se réparer à Brest. Il constate aussi qu'une partie de la cargaison a pris l'eau et est endommagée voire avariée. Le 5 février (1709) il reprend la mer et quarante jours plus tard arrive à la Grenade « *où il n'a pu vendre que quelques barrils de farine.* » Le voici aux abord de Curaçao dans les Antilles, le 7 avril, où il capture une balandre hollandaise de de 12 à 15 tonneaux, le ***Bendeuer*** se rendant à Saint-Thomas, capitaine Edouard, « l*equel vaisseau il garda avec luy jusqu'au lendemain 8è que etant à la mesme hauteur il prit un autre batiment anglois nommé la* ***Fortune*** *de la Jamaïque, du port d'environ 40 tonneaux, armé de six canons*

249 *Gaceta* n° 52. Mardi, 24 décembre 1709, p. 24

250 Déclaration de François Villejosselin de La Motte, capitaine du ***Marquis de Gournay*** des 10 et 30 décembre 1709, ADIV 9B 479, fol 104 et 105 à 107. L'année précédente il avait déjà fait un voyage à Carthagène et on le signale à la Martinique le 26 novembre 1707 : « *Il arriva le 26. du meme mois à la rade du Fort S. Pierre une Fregate de S. Malo, nommée le* ***Marquis d' O****, commandée par le Sr. de la Ville-Josselin, qui alloit à Carthagene. Ledit Sr. Major pour éviter les fraix engagea ledit Capitaine de nous porter à St. Vincent avec nos Domestiques; étant convenus avec lui, nous fimes sur le champ embarquer nos hardes, bagages & Marchandises, croyant faire route le meme soir : mais l'arrivée de M. du Casse qui commandoit huit Navires du Roi pour aller chercher les Gallions, retarda, nôtre départ de deux jours. »* Mercure Historique & politique, La Haye, Henry van Bulderen, octobre 1708, p. 392.

soixante homme d'équipage, capitaine Jan Billawel pour faire la course. » Ce dernier navire offrit quelque résistance avant de se rendre. Et une fois amarinés, il les conduisit tous les deux à Santa Marta (Colombie actuelle), colonie espagnole, donc amie. Là le capitaine se rend à terre voir le gouverneur « *pour le prier de vouloir recevoir les prisonniers, ce qu'il ne voulut faire disant n'avoir pas de vivres & enjoignit au comparant de leur donner la petite prise holandoise avec des voilles, vivres et autres ustancilles pour se rendre a leur colonnie, ce qu'il executa & envoya tous lesdits prisonniers sur ce mesme vaisseau hollandois.* » Il y traite une partie de la cargaison du ***Marquis de Gournay.***

Quant à la deuxième prise un peu plus conséquente, la ***Fortune***, il y mit des hommes de son équipage avec un officier pour la convoyer jusqu'à Carthagène avec un chargement qu'il venait d' acheter soit « *cent trente charges de cacao, et deux cens soixante cuirs en poil qui provenoient de la traitte des marchandises du chargement dudit vaisseau le* ***Marquis de Gournay*** » et la faire vendre par le directeur l'Assiente « *lequel en a remis le compte du produit & des frais au sieur Pierre de Lamotte avec recu.*» Sorti de Santa-Marta et faisant route vers Cartagena, le ***Marquis de Gournay*** fut rencontré par des vaisseaux de guerre anglais de 70 canons qui le forcèrent à rentrer dans le port de Santa Marta pour se mettre à l'abri et, lorsque les navires anglais se furent retirés, il put en ressortir pour aller jusqu'à Portobelo et de là à Cartagena où « *etant quatre ou cinq lieues dudit lieu de Cartagenne, il moüilla a cause du cour de la mer*. » Le 12 août 1709, à la pointe du jour, « *il eut connoissance de deux corsaires anglois, l'un de vingt deux canons & l'autre de dix, lesquels donnerent sur ledit vaisseau le* ***Marquis de Gournay****, ce qui fist qu'il fist couper son cable pour se mettre en etat de se deffendre. »* Le plus fort des deux vient se mettre bord à bord avec le ***Marquis de Gournay*** « *et fut pendant une heure bord à bord, pendant lequel temps le combat, tant du canon que de la mousquetrie, en sorte qu'il obligea ledit vaisseau de desaborder & se mettre au large*. » Le ***Marquis de Gournay*** perdit plusieurs hommes dans ce combat. Ce fut le cas de l'écrivain du bord, Le Roux Desperon, de l'armurier Thomas Revol, de Robert Renier, tonnelier, de Saint-Malo, Julien Bourdas, de la paroisse de Plurien qui furent tous jetés à la mer. Charles Menés, blessé, décèdera plus tard à La Havane. « *Le sieur des Rochettes, maistre, receut un coup de fuzil dans la cuisse dont il restera estropié, le sieur Rouaux, capitaine d'arme, estropié d'un bras, Grégoire Venaut, matelot a eub deux blessures, le sieur de Tremereux, blessé d'un coup de fuzil et le sieur comparant qui a pareillement eub deux blessures.* » Ce fut ensuite au tour de l'autre navire qui vint apparemment prendre de l'équipage sur celui qui venait de se retirer , et vint à la rencontre du ***Marquis de Gournay*** qui évita le combat et « *fut obligé de faire routte pour La Havanne, n'étant pas en état d'aller a Saint Domingue pour y décharger ses farinnes et autres marchandises.* »

Parvenu à La Havane, le capitaine fait transborder sa cargaison sur la ***Louise***, du capitaine des Portes Arson, habitant de la Martinique, pour les transporter « *aux colonnies françoises.* » Le 22 septembre, René Brisier, de Pontorson tombe dans la cale et meurt quelques jours plus tard. Pendant la relâche de La Havane, le matelot Jean Duval a déserté. Et c'est à La Havane que le capitaine La Ville Josselin vend le reste de sa cargaison et fait sa recharge pour la France, a savoir 2300 cuirs, environ quatre vingt dix milliers de cacao, cent quintaux de bois de Campesche, vingt balles de laine de vigogne, avant de faire voile pour l'Europe le 8 octobre.

Deux jours plus tard, il découvre sur son navire « *deux mulastres qui s'étoient cachés dans le bord, hors sa connoissance ny de ses officiers & laquelle decouverte il a fait dresser procès verbal.* »

Deux semaines s'écoulent pendant ce retour lorqu'il rencontre par 30° 29' lat. et 303° long., le soir du 24, un petit vaisseau qu'il rejoint le lendemain. C'était un navire d'environ 36 tonneaux, nommé l'***Elizabeth*** qui venait de Surinam, chargé de mélasse, pour aller à la Nouvelle Angleterre. Le capitaine ennemi consentit une obligation de 800 piastres « *& pour plus de suretté donna pour hostage le nommé Edouard Brodeston* » qu'il laissera à terre lors de sa relâche à Morlaix et où l'instruction a esté faite.

Le 12 novembre suivant, étant par 42°, 19', il prit dans la matinée un navire de Bristol, le ***Croissement***, d'environ 130 tonneaux qui venait de Virginie, chargé de deux cens huit boucaux de tabac, selon la déclaration de son capitaine Robert Edouard, de Boston. Le navire amariné a été convoyé jusqu' « *au premier port amy & n'a pas nouvelle qu'il ysoit arrivé* » avec un équipage de huit hommes sous les ordres du nommé Jan Ballan, second maistre. Le capitaine anglais et le reste de son équipage ont été embarqués sur le ***Marquis de Gournay*** pour être déposés également à Morlaix. Puis, il a fait voile vers Saint-Malo où il est entré hier pour déclarer, désarmer et faire sa décharge. Dans sa déclaration, avec laquelle il dépose les procès-verbaux et inventaires faits après décès, le capitaine de la Ville Josselin signale plusieurs « *friponneries & ouvertures de coffres.* » Il a lui même été victime du vol d'une caisse de dentelles de sa « pacotille » « *coustant en cette ville la somme de deux mil cent dix huit livres, neuf sols, neuf deniers, laquelle il proteste de faire supporter a l'equipage.* » Il déclare de même des sorties et rentrées de marchandises, de nuit, par les sabords de la Sainte-Barbe, de la part de certains éléments de son équipage « *sans la connoissance ny participation du declarant.* » D'ailleurs, au sujet de ces pacotilles, il ne peut que signaler les abus de certains qui ont embarqué « *une quantité prodigieuse de marchandises au-delà des permissions qui leur en avoient esté accordées.* » Le rapport a été lu quelques jours plus tard à « *Pierre Hubert, sieur du Clos fils, second capitaine & Jan Nicolas, sieur de La Cour, premier lieutenant sur ledit vaisseau & audit voyage* » qui n'ont trouvé rien à « *adjouster ny diminuer.* »

x

xxx

Paris, 22 décembre : *Il est entré aussi au Port-Louis une frégate de la même nation, armée de 46 pièces et de 300 hommes, capturée par le vaisseau le* ***Superbe****, après s'être défendue pendant deux heures.* »[251]

La ***Couronne*** (120-12-38) a quitté Saint-Malo[252] le 3 juin 1709 pour aller au Chapeau Rouge *« avec son sel & vituailles y faire sa pesche.* » Il s'est installé à Saint-Pierre où il est resté pêcher jusqu'au début octobre. « *Le vingt deuxieme septembre mil sept cens neuf, etant a Plaissance il s'aperceut que Guillaume Hingant manqua & depuis a esté trouvé a la ditte coste noyé. L'a fait inhumer & enterrer audit lieu de Plaissance*. » A la fin octobre donc, il est reparti après avoir «

251 *Gaceta* n° 1. Mardi, 7 janvier 1710, p. 33.

252 Déclaration de François Rehaut, sieur de la Maisonblanche, capitaine, *ledit navire apartenant au sieur Blanqpignon Baillon & consorts*. 23 décembre 1709. ADIV, 9B 479, fol° 109.

achepté des habitans dudit lieu & après avoir chargé sondit vaisseau de dix mil de vertes & deux mil quintaux de morue seiche. » Il a ordre d'aller vendre ensuite sa pêche à Bilbao mais, ayant trouvé de forts vents contraires, « *il receut un coup de mer qui rompit l'un de ses mats de hune & rechange qui etoit sur le bord et ensuitte une voie d'eau qui a pris par le derrière dudit navire en sorte qu'il y a eut environ quatre pieds d'eau dans la calle. »* L'inspection qu'il fit faire confirma ce qu'il craignait, à savoir qu'on avait trouvé toute la poudre noyée ainsi qu'une bonne partie du pain. En somme il ne pouvait guère survivre avec les restes et se trouvait totalement sans défense en cas d'attaque ! De plus « *ne pouvant etanger ny epuiser a la pompe, il fist servir des seillots .»*[253] Les vents forts ayant tourné au sud et ne pouvant par conséquent plus progresser, il fut forcé de regagner le premier port et arriva *heureusemant* à Brest ou il entra le 5 de ce mois. Dans cette relâche il reçut ordre de ses armateurs de rentrer à Saint-Malo. Il fit réparer du mieux qu'il put l'avarie et fit embarquer également 17 hommes de renfort à Brest, pour suppléer des marins malades ou pour servir les canons en cas d'attaque ? Il en profita pour reprendre quelques des vivres et de la poudre (il devait entrer dans la Manche infestée d'ennemis). Il est arrivé le 22 décembre à Saint-Malo où il est venu déclarer ce jour sans avoir pu visiter de nouveau sa cale qui, malgré les réparations effectuées à Brest « *luy fait juger qu'il y aura la plus grande partie du chargemant endommagé pour quoy il reserve tout ce qui est & se doit reserver. Au surplus* (à part le cas signalé) *a ramené tous les hommes de son equipage*. »

x

xxx

En cette veille de Noël 1709, est venu déclarer le capitaine Noüail, de retour d'Amérique avec son navire le ***Comte de Toulouse***[254] de Saint-Malo, du port d'environ 200 tonneaux, armé de 24 canons & soixante dix hommes d'équipage. Etant à Rochefort, il prit un chargement pour aller négocier aux isles de l'Amérique. Il sortit de Cherbois le 7 janvier dernier et deux jours plus tard, au large du cap Ortegal (Galice), il repéra un navire qui *« lui donna chasse & l'ayant joint luy livra combat qui dura environ deux heures, lequel ayant cessé, le Comparant voyant son navire endommagé relacha a la Corogne pour s'y racommoder & regreyer. »* Le lendemain, 11 janvier, il décéda Jean Poitevin qui avait été dangereusement blessé, « *lequel fut inhumé audit lieu de La Corogne. »* Le navire y relâcha un mois avant de reprendre la mer pour l'Amérique. Pendant la traversée, le 19 mars, *« étant par les vingt neuf degré de latitude »,* il captura la ***Marguerite*** d'Écosse, de 60 tonneaux, puis, le même jour, un autre navire nommé le ***Phoenix****, de Dublin,* d'environ 70 tonneaux, « *tous deux chargés de beuf, harans et autres marchandises, lesquelles deux prises il garda quelque temps. »* Il se rend compte assez vite qu'avec l'équipage dont il dispose et la distance qui le sépare de la prochaine relâche, il ne peut s'embarrasser de ses deux prises et les

253 Des seaux en bois ou en toile.

254 Déclaration de Aimé Noüail, sieur de la Hunaudière, capitaine, du 24 décembre 1709. ADIV, 9B 479, fol° 110-111.

mener à bon port. Il est alors obligé de faire passer la meilleure partie de la cargaison de la ***Marguerite*** sur son navire « *a la reserve d'une partie qui etoit poury, gasté & endommagé.* » Comme il ne pouvait pas non plus conserver les prisonniers de ses deux prises, « *il leur bailla ledit vaisseau la* ***Margueritte*** *avec lequel ils furent ou ils purent, en sorte que celuy du declarant ne garda avec luy que le* ***Phoenix*** *qu'il a conduit a l'isle Saint Domingue ou il l'a laissée, y a estée vendue & adjugée ainsy que son chargemant par les sieurs juges de l'Amirauté des lieux.* » Après quoi il est allé à Léogane, toujours à Saint-Domingue et, de retour, au Cap Français pour y faire sa traite. C'est là-bas qu'il a rechargé les « *cent quarante six bariques de sucre, 40 bariques d'indigo, deux mil six cens cuirs.* » Et le 5 novembre dernier, il a fait voile de Saint-Domingue en compagnie du navire le ***Dauphin*** & d'une prise qu'il avait faite, conserves qu'il garda aussi longtemps qu'il put avant d'en être séparé par le mauvais temps. Il avait ordre de ses armateurs d'aller faire sa décharge au Hâvre de Grâce, mais la continuation du mauvais temps et des vents contraires l'ont arrêté près du Cap Fréhel « *à cinq lieües de ce port ou il mouilla le vingtieme du present mois de decembre.* » C'est donc bien éprouvé qu'il est arrivé sur les côtes de Bretagne. « *Son vaisseau qui est beaucoup eveu pour estre beaucoup picqué de vers, mesme ayant esté obligé a la mer de mettre a la bande pour raccommoder une partye de la doublure qui avoit manqué.* » Pour juger de l'aspect périlleux de cette manœuvre, il convient d'expliquer que cette expression « mettre à la bande » consiste à faire passer tout le poids déplaçable du navire, comme la cargaison, les canons et autres « meubles », sur un seul côté, de façon à déséquilibrer le bateau et à le coucher pratiquement sur un bord. Ainsi peut-on réparer des bordées attaquées que l'on a découvertes. Dans le cas présent, il s'agissait probablement de remettre des plaques de doublage de la coque, en cuivre ou autre métal, pour retarder le pourrissement des bois, mais ici l'opération s'effectuait en pleine mer ! Plus encore, son équipage étant arrivé très affaibli avec de nombreux malades, *« il a este forcé d'entrer en ce port le jour d'hier pour y faire la decharge, attendu que ce seroit risquer a tout perdre que d'entreprendre de vouloir aller audit lieu du Havre.* »

Et pour clôturer l'année 1709

*Jugements du 30 décembre 1709, déclarant de bonne prise les navires l'**Elizabeth**, de Londres, et la **Fidélité**, de Guernesey, pris par la frégate la **Sirène**, de Dunkerque, capitaine Simoëns (16 janvier) - La **Marie**, de Dublin, pris par la frégate la **Tour de Camare**t, capitaine Béraud*[255] - Le ***Saint-Nicolas**, de Roscoff, repris sur un corsaire de Guernesey par la frégate la **Dauphine**, capitaine de la Haye - Le **Jeune Abraham**, de Middelbourg, pris par le dogre le **Sans-Pareil**, de Calais, capitaine Hardouin - Le **Jean** et le **Jean-Elizabeth**, de Londres, pris par la fregate les **Sorlingues**, capitaine Chambéry Herbert.*[256] *La **Couronne***[257] *autre Corsaire a amené aussi à Saint Malo deux prises, l'une, nommée le **Richard Henry** de Plimouth, venant de la Virginie chargée de 350. boucauts de tabac, l'autre nommée la **Prudence**, venant de la Caroline chargée de bray de ris & de goudron. Le Vaisseau du Roy le **Tigre**, arrivé en course, s'est battu contre un Corsaire de Flessingue, de 32. pieces de canon. Ce Vaisseau estoit en compagnie de deux autres qui forcerent de Voille pour avoir part à l'action, mais ce premier Corsaire estoit déja si incommodé qu'il fut obligé de mettre à la bande & de tirer plusieurs coups de canon d'assistance; en sorte que ses camarades arrivèrent sur luy pour le secourir; mais inutilement puisqu'on a appris qu'il a coulé bas.*[258]

Des toiles pour de l'huile, du vin pour du sel, du sel pour la morue et de la morue pour de l'huile et de l'huile pour du sel.

Le sieur Després Le Fer et consorts arment un navire de 120 tonneaux, le ***Saint-François d'Assise***[259] sous le commandement de Bernard Sioc'han, sieur de Trequintin fils, capitaine. Le 15 juin 1709, le navire fait voile de Saint-Malo pour Morlaix où il prend sa cargaison pour aller à Cadix. Puis il fait voile de l'île de Batz, en face de Roscoff (pour compléter plus discrètement sa

255 Arret du Conseil d'Etat, du ler février 1710, déclarant de bonne prise le navire la ***Marie***, de Dublin, rejeté par une tempête sur les côtes de France, et auquel il avait été donné main levée par ordonnance du 30 décembre précédent (22 mars). DELOURMEL, L. et HAUCOURT, G d', op. cit.

256 Une revanche pour ce capitaine du ***Géraldin***, que l'on a déjà vu rentrer à pied, depuis la Hollande, au plus fort de l'hiver, au mois de mars !

257 Jacques Louvel capitaine du navire la ***Couronne*** de Saint-Malo du port d'environ 140 tonneaux armé de douze canons a quarante hommes d'équipage. Etait rentré à Saint-Malo en janvier d"une campagne de pêche à Terre-Neuve avec des dégats d'eau dans la calle ADIV, Déclaration de Jean Louvel 9B478 25 janvier 1709 / « *François Rehaut, sieur de la Maisonblanche, capitaine du navire nommé la **Couronne** de St. Malo, du port d'environ 120 tonneaux, armé de douze canons, équipé de trente huit hommes, est reparti au Chapeau Rouge et devant aller vendre sa pêche à Bilbao a du se refugier pour se raccomoder à Brest avant de rentrer fin décembre à Saint-Malo avec une cargaison mouillée*. » Déclaration de François Rehaut, sieur de la Maisonblanche, ADIV 9B479, 23 decembre 1709, fol° 109.

258 *Mercure Galant,* janvier 1710, pp. 89 à 97.

259 Déclaration de Bernard Sioc'han de Trequintin, fils, capitaine, décembre-janvier 1709, ADIV 9B 479, fol° 126 – 127.

cargaison ? parce qu'il a dû s'y rendre pour y attendre les vents ? pour y attendre une conserve et voyager en meilleure sécurité ?). Il part en effet en compagnie du navire la ***Constance***, commandée par de Manuvais Rehaut. On peut penser que son chargement se compose de toiles, les fameuses *crées* de Morlaix, si prisées en Angleterre avant que leur exportation ne soient interdites pour cause de guerre. Il reste le marché espagnol, bien sûr, et, depuis Cadix, le marché américain des colonies espagnoles. Mais ces derniers temps, on préfère aux *crées* de Morlaix, les *bretagnes* plus fines de Quintin, Moncontour et Uzel.

Ils partent donc de conserve le 17 octobre et trois jours plus tard des vents contraires du côté de Ouessant les obligent à venir relâcher à Brest pour attendre des vents meilleurs et repartir trois jours plus tard. Une semaine se passe et, au large du Cap Saint Vincent (Portugal), ils ont « connaissance » d'un navire qu'ils décident d'aller voir de plus près. Forçant de voile pour se rapprocher, le ***François d'Assise*** casse quelques écoutes, le forçant à amener grand perroquet et grand hunier, freinant ainsi sa chasse. Mais s'étant rapidement « raccommodé », il peut se rapprocher suffisamment du navire qu'il reconnaît pour ennemi (un anglais) et avec l'aide la ***Constance***, il réduit le ***Diamant***, une galère de Londres d'environ 150 tonneaux et 16 canons et de 27 hommes[260]. L'anglais amariné, les deux capitaines français mettent des hommes de leurs équipages pour conduire la prise à Cadix, le reste des prisonniers étant distribué sur les deux malouins, « *à la reserve de sept qui resterent sur laditte prise & un de ceux qui furent mis sur ledit vaisseau le* ***François*** *& le pilotte anglois qui luy remist la facture du chargemant de la prise.*[261]»

Le capitaine Sioc'han va au bord de la ***Constance*** pour établir avec l'autre capitaine la rançon de l'Anglais. Le capitaine du ***Diamant*** offre de se rançonner pour 500 livres sterlings, somme qui paraît à Sioc'han insuffisante « *attendu que la prise etoit d'une valleur plus considerable*. » De retour à son bord, il continue de faire route vers Cadix et après trois jours de navigation, le second de la ***Constance*** vint à son bord lui dire que « *la prise etoit eveuse, que les officiers qui etoient dedans demandoient du secours & qu'il etoit necessaire que le declarant y eust contribué.* »

Quelque temps plus tard, le capitaine de la ***Constance*** vient se ranger près du ***François d'Assise*** pour lui confier leur prise pendant qu'il va reconnaître Cadix et ils conviennent d'un signal de feu à poupe toute la nuit. L'accès au port andalou étant libre d'ennemis, ils parviennent sans encombre à la rade de Cadix et les équipages des deux français y déchargent la prise. Cet argent supplémentaire va bien faire plaisir à l'armement ! Puis c'est la cargaison du ***Saint-François*** que l'on décharge pour recharger des produits andalous consistant en huile, vin passé[262], olives, figues et autres marchandises. C'est dans ce port que déserte le matelot Gui Le Marmet (?). De Cadix, le *François d'Assise* fait voile le 11 décembre pour revenir à Nantes, au lieu de Paimboeuf où il décharge et prend du sel pour rentrer à Saint-Malo où il est arrivé hier. *« Declare que le nommé Jan*

260 Cet équipage semble tout à fait improbable.

261 « *Aussi tôt que les Capitaines des Vaisseaux armez en Guerre se seront rendus maîtres de quelques Navre, ils se saisiront des Congez, Passeports, Lettres de Mer, Charte-partie, Connoissemens, & de tous autres papiers concernant la charge & destination du Vaisseau, ensemble des clefs des Coffres, Armoires & Chambres ; & feront fermer les Ecoutilles & autres lieux où il y aura des Marchandises...crainte qu'il n'y ait rien de perdu, pris, volé ou gâté, soit Papiers ou Marchandises, & c'est à eux à mettre tout en sûreté.* » *Ordonnance*.., Livre Troisième, Titre IX, Art. XVI, pp. 315-16.

262 Il s'agit probablement du vin andalou fait à base de cépage *Pedro Jiménez*, dont les raisins sont séchés avant d'être pressés, comme les *vins de paille* du Jura ou le *Vin Santo* italien de Toscane ou de l'île de Santorini en Grèce. En Espagne les raisins séchés se nomment « *pasas* » et les pruneaux « *ciruelas* (prunes) *pasas).*

Jame de St. Briac s'engagea avec luy pour pilotte costier en laquelle fonction il n'a aucunemant fait devoir n'en etant pas capable, ne connoissant pas mesme la coste pour quoy il proteste vers luy. »

*« Mr Blanque commandant la Fregatte du Roy le **Zephire**, prit le trois Décembre entre Oüessant & Sorlingue un Brigantin de 40. tonneaux venant de Baston, chargé de molüe verte & seche , d'huille de baleine, & de Pelleteries. Le 22 dumême mois estant sur le Cap Lezard il prit aussi un Navire Anglois de 250.tonneaux venant de la Virginie chargé de 532 boucautsde tabac estimé à 85 000 livres. »*[263]

Ce dernier voyage opère en cette fin d'année 1709, objet de cette étude, un cycle complet des échanges commerciaux effectués par les navires de Saint-Malo. Les toiles de Bretagne vont à Cadix et de là passent en Amérique, leur produit revient sous forme de piastres, d'or et de cuirs et d'indigo. La recharge de produits andalous est vendue à Nantes où l'on achète du sel. L'or blanc de Bretagne repart pour Terre-Neuve afin de ramener de la *morue sèche* qui sera vendue à Marseille contre une cargaison d'huile de Provence et de savon revendue à Bordeaux contre du vin et le cycle se poursuit ainsi, avec des variantes. De même pour les toiles que l'on vend à Cartagène aux Antilles contre des laines de vigogne et des piastres, puis le sucre et les peaux de Saint-Domingue, le tabac de La Havane ou du fret pour La Corogne en Espagne, puisque les intérêts des deux couronnes sont liés, avant de « remonter » par Bordeaux et Nantes à Saint-Malo. Sinon depuis les Antilles, en allant chercher les vents près de Terre-Neuve pour revenir dans la Manche.

Voici donc réunis les mouvements du port de Saint-Malo pendant cette année si particulière de 1709. Si les aléas climatiques et ceux de la longue guerre de Succession d'Espagne ont été néfastes pour le commerce en général, on peut cependant en retenir que l'activité de Saint-Malo a été constante grâce à la multiplicité de ses activités. La capacité des armateurs à orienter leurs activités en fonction des circonstances a trouvé des opportunités pour ses navires qui pouvaient ainsi armer pour la grande pêche, ou le commerce intercontinental, pour le long cabotage ou pour le très long cours, laissant, dans cette époque agitée, une part belle à la course, ce que l'on retient d'abord (à tort peut-être) de façon réductrice, lorsqu'on évoque le passé maritime malouin. On a laissé de côté pratiquement tout le petit cabotage le long des côtes bretonnes ou le cabotage sur les côtes de la mer du nord, toute cette activité qui, en temps de paix comme en temps de guerre apportait et exportait beurre, viande, graines de lin, de grosses quantités de chanvre, bois et matériaux, pierres, ardoise etc… N'oublions pas qu'en cette année 1709, les ports furent officiellement fermés. Cette étude a été réalisée sur la base quasi exclusive des retours enregistrés au greffe de l'Amirauté de Saint-Malo, et de quelques brèves copiées de l'inventaire des Archives de Brest, hélas détruites sous les bombardements de la seconde Guerre Mondiale.

263 *Mercure Galant,* janvier 1710, pp. 89-97.

ANNEXE I

Récapitulatif des mouvements au long cours pour l' année 1709 (y compris la course)

La Course		*Les Antilles*		*Terre-Neuve*		*La Mer du Sud*		*Cadix*		*total*
partis	2	partis	9	partis	15	partis	4	partis	2	32
revenus	?	revenus	6	revenus	11	revenus	1	revenus	2	20*
rançonnés	0	rançonnés	1	rançonnés	1	rançonnés	1	rançonnés	0	3
pris	1	pris	4	pris	2	pris	1	pris	0	8
gagnés	1	gagnés	8	gagnés	5	gagnés	1	gagnés	1	16
vendus	0	rançonneur	2	rançonneur	1	vendus	2	vendus	0	-
perdus	0	perdus	0	repris	1	repris	1	repris	0	-

*Les départs et les retours ne concernent pas souvent les mêmes navires, les « rotations se faisant au long généralement sur plus d'une année. En effet des navires partis de Saint-Malo sont parfois revenus au Port-Louis. Néanmoins, certains de ces navires sont partis et revenus dans la même année après des campagnes de 4 à 7 ou 8 mois en général. Les retours enregistrés s'appliquent à des vaisseaux qui, pour le long-cours, étaient partis un an voire deux ans auparavant. Les navires pris par les malouins ont été fait principalement sur la route des Antilles et de Terre-Neuve. On voit que la course, qui n'est d'ailleurs pas du long-cours, est très anecdotique à Saint-Malo cette année-là alors que Dunkerque, Calais, Le Hâvre et Brest enregistrent de nombreuses prises. C'est sans conteste la pêche à Terre-Neuve qui mobilise cette année-là la plus grande activité des navires malouins.

ANNEXE II

TABLEAU ABRÉGÉ DU MOUVEMENT DES NAVIRES

cités dans cette étude, qui sont venus déclarer à **Saint-Malo**

pour l'année 1709

Navire	Jauge	Armement	Equipage	Capitaine	Provenance / destination	Cargaison
L'***Hirondelle***	130	14	55	R. Dordelin	Terre-Neuve puis Bilbao	Laines ? Vins ?
Le ***Saint-Jean***	80	?	?	Charles de Saint-Quentin	Martinique	Sucre et cacao
Le ***Hardy***	?	?	?	Gravé de Meillac ?	Corsaire	-
La ***Perle***	260	?	?	Cornelius Neheman	Amsterdam	Bois et fromages
Le ***Brilhac***	300	36	260	Du Tertre Daniel	Corsaire	-
Le ***Cygne***	300	?	?	Jean Vié (marchand)	En rade	?
La ***Galère***	140	12	45	Jacques Lair	Terre-Neuve puis Marseille	***capturé***
La ***Couronne***	140	12	40	Jacques Louvel	Terre-Neuve	Morue et huile
Le ***Solide***	200	20	56	Leduc de Hautpignon	Terre-Neuve puis Marseille	Huile ? Alun ? Savon ?
Le ***Saint-Jacques***	250	?	25	Pierre Hamel		***Capturé***
L'***Émeraude***	40	?	?	Paul Le Moyne	Royan	***Capturé***
Le ***Michel***	200	20	70	F. Pouldecoeur du Bocage	Terre-Neuve puis Marseille	Huile, savon, alun
Le ***Douvres***	?	22	70	Jean Le Mirail	Mer du Sud	***Capturé***
L'***Amazone***	?	?	?	Jean Larcher	Cadix	?
Le ***Ruby***	180	18	68	J. Tréhouarz des Chesnais	Terre-Neuve puis Bordeaux	Vin
Le ***Saint-Jean-Baptiste***	60	?	?	Jacques Boisseau	Royan	***Capturé***
La ***Vierge- de-Grâce***	65	4	8	Laurent Letuvé	Bordeaux	***Capturé***
Le ***Pierre-Françoise***	200	10	38	Jacques Tanquerel	Terre-Neuve	***Capturé***
Le ***Joseph***	250	24	80	Nicolas Tanquerey	Terre-Neuve, Marseille, Le Havre	?
Le ***Geraldin***	110	14	40	Herbert de Chambery	Terre-Neuve-Galice-Bayonne	***Capturé***

L'***Elizabeth***	35	?	?	Guillaume du Manoir	Cherbourg	Graines de lin, et autres
La ***Généreuse***	200	21	72	P. Primaux de Lépine	Antilles	Sucre, cuir, indigo etc.
La ***Toison d'Or***	100	?	?	Michel Jansen	Rotterdam	Graines de Lin, bois etc.
Le ***Jeune Jacques***	60	?	?	Louwerens Troort	Rotterdam	Graines de Lin, bois etc.
La ***Reine d'Espagne***	70	8	17	Jean Roulier	Brest puis Le Croizic	***Capturé***
Le ***Phélippeaux***	500	52	205	Julien Fouquet	Mer du Sud puis Port-Louis	Piastres et autres
L'***Oiseau***	130	14	45	Louis Martel	Bordeaux	***Capturé***
Le ***Jean-Baptiste***	12	?	?	Jacques Brunet	Normandie	Merrain, poteries
La ***Bonne Paix***	70	?	?	Simon Domduy	Rotterdam	Tuiles brisées, bois
La ***Sagesse de Salomon***	18	?	?	Charles Leclerc,	Dieppe	?
La ***Récompense***	200	?	?	Georges Tanquerey	Bordeaux	Vin, sel, canons
La ***Rose***	27	?	?	Etienne Le Fort	Bourgneuf	***Capturé***
La ***Sainte-Anne***	10			Vincent Le Péchou	Binic	Bois de merrain
Ville-de-Saint-Malo	250	22	60	R. Torant de Costeres	Terre-Neuve, Marseille, LeHavre	?
Le ***Joyeux***	250	20	50	P. Hamon de Courchamps	Marseille puis Le Havre	?
Dlle. Magdelaine	100	?	?	Joachim Wittemborch	Stockholm, puis vers Bordeaux	Blé de Poméranie
La ***Victoire***	200	18	70	De Pont-Robert	Antilles, La Corogne,	***Capturé***
Le ***Prince des Asturies***	160	18	64	Du Clos Louvel	Antilles	***Capturé***
La ***Comtesse d'Evreux***	160	20	68	Gauthier des Doüets	Antilles	Cuivre, cuir, indigo
Le ***François de la Paix***	300	32	130	J.-B. Du Pré de Blangis	Antilles	Cuirs, laine, piastres
La ***Marie Magdelaine***	250	24	90	J. Jolif de Limoüellou	Antilles	Cuirs, piastres, cochenille,
Le ***Coventry***	450	40	220	C. Le Monnier	Guinée, Antilles	***Capturé***
La ***Diane***	140	18	140	Eloy La Dure	Corsaire	***Capturé***
Le ***François***	70	6	20	Nicolas Dufresne	Terre-Neuve	Morue
La J***eanne-Saint-Nicolas***	60	2	12	Jean Tanquerey	Terre-Neuve	***Capturé***
Le ***Vicomte***	120	18	40	Jacques de L'Isle -	Antilles puis La Corogne	***Capturé***

de La Bedoyère				Le Gay		
La ***Marie d'Yohals***	45	?	?	Jan Briant	Hollande vers Bordeaux	Boeuf et suif
Le ***Richard***	400	10	55	L. Guillotin du Port	Antilles	Retour au port
Le ***Jean-Baptiste-Alexis***	120	10	44	G. Tanqueray	Terre-Neuve, Bordeaux, La Rochelle	Sel
L'***Hirondelle***	130	14	52	R. Dordelin de la Rivière	Cadix, Barbarie, Nantes	Sel ?
L'***Amitié***	140	10	48	F. Jugon de la Noë	Terre-Neuve	Rançonné et pillé
Le ***Marquis de Gournay***	250	24	100	F. Villejosselin de La Motte	Antilles	Cuirs, cacao, bois etc.
La ***Couronne***	120	12	38	F. Rehaut de la Maisonblanche	Terre-Neuve	Morue
Le ***Comte de Toulouse***	200	24	70	A. Noüailde la Hunaudière	Antilles	Sucre, indigo, cuirs
Le ***Saint-François d'Assise***	120	12	?	B. Sioc'han de Tréquintin	Cadix, Nantes	Sel

GLOSSAIRE

des termes utilisés dans cette étude.

Abraquer	Tendre un cordage avec les bras
Ange	Barre de fer carrée munie d'un boulet à chaque extrémité servant de lest ou de projectile pour couper les cordages et les voiles des ennemis en cas de combat. On s'en servait également pour lester les cadavres que l'on jetait à la mer.
Arbalète	Ou *Bâton de Jacob*. Instrument servant au calcul d'angles d'après les astres pour l'orientation en navigation.
Arcasse	Arrière du navire, charpente de l'arrière du navire
Asiento	Concession donnée pour l'importation d'esclaves d'Afrique dans les colonies espagnoles de l'Amérique.
Astrolabe	Instrument que l'on utilisait pour connaître la hauteurs des astres au-dessus de l'horizon.
Avallaisons	Vents d'Aval
Balandre	Navires espagnols utilisés aux Antilles.
Bayette	Étoffe de flanelle
Bezoard	Concrétion formée de poils ou de divers débris végétaux que l'on trouve dans le corps de certains ruminants comme le lama, guanaco etc...(Robert) «*Aujourd'hui qu'on a découvert que les yeux d'écrevisses & autres alkalis, pouvoient suppléer à son défaut, elle a beaucoup persu de sa valeur en France*» Frézier, T.I, p.246
Boucannier	Aventurier des Antilles spécialisé dans le boucanage de la viande de bœuf sauvage, qui s'est par la suite confondu avec les flibustiers.
Bransle	C'est le hamac que l'on installe sur le pont, à l'entrepont, où il y a de la place sur le navire, à l'aide de crochets. Il est particulièrement adapté pour « encaisser » les mouvements du bateau en mer.
Brandevin	Eau-de-vie.
Bretagnes	Toiles de lin de la région de Quintin, Uzel, Moncontour en Bretagne.
Bureau de marque	Organisme créé par Colbert pour enregistrer et contrôler la qualité des toiles. Une fois que les toiles avaient satisfait au contrôle, le ballot portait une marque officielle, outre les marques des différents propriétaires.
Canevas	Nom des toiles de chanvre fabriquées dans la région de Vitré.
Capot	Sorte de cape enveloppante qui protégeait le marin du froid et des vents.
Carat	Mesure du titre de l'or. Le maximum est de 24 carats, correspondant à l'or pur.
Cassave	Farine de manioc séchée.
Caxon	Quantité de minerai qu'un mineur peut travailler par jour, soit environ 50 quintaux.
Cellerage	Droit de cellier, ou d'entrepôt de vins en cave (le cellier).
Cochenille	Insecte, proliférant sur certains arbustes, dont on tire une substance de couleur écarlate.
Cordouan	Est devenu synonyme de cuir, du nom de la ville andalouse réputée pour ses tanneries, Cordoue, Córdoba.
Corregidor	Magistrat d'une juridiction royale espagnole ayant les attributions de la Police et maintien de l'ordre.
Corsaire	Capitaine et/ou navire armé en course avec commission officielle.
Couperose	Nom donné à des sulfates (de fer, de cuivre, de zinc) utilisés à l'époque pour les préparations des cuirs, papiers etc.

Crés ou crées	Nom donné aux toiles de lin de Bretagne de la région de Morlaix, crées larges, crées étroites.
Dalinières	Toiles de la région de Tréguier en Bretagne.
Débouquer	En termes de marine, action de sortir des bouches, des canaux qui séparent les îles.
Déclaration	Enregistrement par le Greffe du Tribunal de l'Amirauté du rapport du capitaine d'un navire en revenant au port.
Dérader	Sortir de la rade.
Ecarver	Il s'agit d'assembler de fortune un mât de hune avec le mât inférieur, ou ici, le mât de hune avec la vergue au moyen d'une pièce de bois pour fortifier l'assemblage (la *gaburonne* ou *jumelle*).
Eliger	Récupérer, percevoir de l'argent.
Enfants perdus	Unités de fantassins ou d'éclaireurs qui engageaient le combat par escarmouches et se retiraient ensuite pour faire place aux piquiers, comme seront plus tard les grenadiers ou les dragons.
Espalmer	Passer la carène du navire avec du suif, à la main (palma, paume), pour la graisser et rendre ainsi la navigation plus fluide.
Eveu	Qui prend l'eau, en parlant d'un navire dont la coque est percée.
Fanègue	Mesure de blé, d'environ 5 boisseaux de Paris, ou 100 livres pesant (1753)
Fils retors	Fils dont plusieurs brins ont été tordus ensemble pour en faire un fil plus fort.
Fleuret	Toile faite avec du fil de bourre de soie mélangé à de la laine.
Flibustier	Aventuriers que l'on assimile aux pirates.
Flûte	Vaisseau de commerce hollandais du XVII è siècle.
Forban	Pirate, par opposition au Corsaire qui tient une commission, celui-ci est fors ban, hors-la-loi.
Frégate	Au début du XVIIIè siècle, navire de guerre ou de charge, de taille moyenne, armé de 20 à 40 canons, trois mâts, idéale pour la course comme pour la navigation rapide transocéanique.
Funin	Gros cordage.
Galion	Navire de guerre et de charge adapté au transport transocéanique entre l'Europe et les colonies espagnoles de l'Amérique.
Gayac	Bois très dense originaire des Antilles servant notamment à fabriquer des poulies.
Guildive	Ancien nom de l'alcool de canne à sucre ou rhum.
Haut-brins	Nom donné au toiles de Bretagne de la région de Dinan.
Havrer	S'abriter, s'installer dans un havre, une baie.
Herbe du Paraguai	Ou *Maté* ou *Yerba ou Yerba maté.* Boisson obtenue à partir d'une infusion de la plante (le maté) originaire d'Amérique Méridionale. Nommé aussi thé des Indiens.
Horloge	Sablier qui permet de mesurer le temps, il y en a de durées différentes, d'une demi-heure, d'un quart-d'heure, de fractions de minute etc.
Indulto	En français « indult ». Taxe payée au roi d'Espagne sur l'expédition de marchandises dans les colonies d'Amérique.
Légir	Alléger la charge d'un navire
Maltôte	Impôt levé de façon extraordinaire sur des biens courants qui a été assez tôt synonyme d'abus.
Monnaie	Ou Hôtel des Monnaies. Établissement qui achetait les matières précieuses au prix officiel pour en frapper une nouvelle monnaie.
Noyales	Toiles de chanvre de la région de Rennes, Noyal sur Vilaine.

Oidor	Magistrat d'une Audience Royale en Espagne et dans ses colonies.
Olonne	Nom donné aux toiles de chanvre de la région de Locronan, en Cornouaille. Elles furent utilisée comme voiles depuis le XVè siècle et leur succès fut tel que les espagnols ont adopté leur nom pour désigner une voile en général : « *Lona* ».
Pacotille	Marchandises qu'était autorisé à vendre chaque membre d'équipage, en son nom ou en commission, sur un navire marchand. Officiellement interdite sur les navires du Roi.
Pantaine	Ou Pantène. En parlant des voiles lorsqu'elles sont en désordre, les laissant retomber, en signe de deuil.
Paraguante	Présent que l'on fait à quelqu'un qui a rendu service. Pourboire, commission.
Passage	Transport de personne
Patache	Navire détaché qui faisait le tour des îles des Antilles pour prendre leurs productions et rejoignait le reste du convoi de la Flotte.
Patagon	Monnaie d'argent des Pays Bas frappée par Philippe II et ses successeurs Habsbourg jusqu'à Philippe V. Elle valait 4 livres françaises. Habitants de la Terre de Feu et des rives du détroit de Magellan.
Piastre	Ou *Peso de a Ocho.* Monnaie espagnole en argent valant 8 réaux ou quatre livres françaises.
Pigne	De l'espagnol *piña* (désignant l'ananas), est le résultat de l'évaporation du mercure dans l'opération de dessiccation du minerai d'argent. La matière obtenue, l'argent donc, se présente sous la forme d'une masse de grains agglomérés, légère et friable, objet de contrebande hors des mines
Pingre	Navire portant une poupe en *cul-de-poule.*
Pique (traiter à la)	Négocier à quelques encablures du rivages pour éviter d'être surpris.
Pirate	« Écumeur de mer; qui fait des courses sur mer sans aveu, ni autorité de Prince, ou de Souverain. » Synonyme de Forban
Planche	La *planche* était le nom de la coupée ou l'échelle de coupée qui permet de passer du quai au bord du navire. *Tirer la planche* voulant dire quitter le port, embarquer.
Quinto (quinter)	Prélever la cinquième partie (*el quinto*) sur les productions des mines pour le roi d'Espagne.
Raccommoder	Réparer
Ralingue	Cordage cousu sur les bords d'une voile pour la rendre plus résistante.
Rescousse	C'est la reprise sur l'ennemi d'un navire capturé. Le « repreneur » touchait le tiers de la cargaison dudit navire.
Rocou	Pâte colorante, de couleur brun-rouge, obtenue à partir des graines du rocouyer, arbrisseau d'Amérique.
Salsepareille	Plante utilisée en pharmacologie aux propriétés sudorifiques et utilisée dans le traitement de la syphilis.
Santal	Arbre d'Amérique (Santal blanc) recherché pour son bois.
Saumon (mine)	Masse d'argent assez pur, d'un titre supérieur à la piastre.
Sobordo	Livre ou sont enregistrées les marchandises transportées par un navire.
Soumission	Engagement du capitaine marchand à déposer, à son retour de voyage, les matières précieuses à l'Hôtel des Monnaies qu'il ramène.
Traite	Action de négocier les marchandises, souvent par cabotage.
Vivandier	Bateau accompagnateur du navire marchand, servant à l'origine à le délester des provisions de bouche, des vivres, pour pouvoir charger davantage d'emplette.
Voiturage	Transport par route des marchandises.

Bibliographie

- **Archives du Port de Brest. I E 59**
- **Archives du Port de Lorient. E 4 15**
- **Archives d'Ille-et-Vilaine . 9B 478, 9B 479, 9B 480**

- **ANQUETIL,** *Histoire de France*
- **BERNARD, Jacques,** (attribuées à), *Lettres historiques, contenant ce qui se passe de plus important en Europe et les réflexions nécessaires sur ce sujet.* La Haye, Adrian Moetjens, T.XXXV, 1709.
- **BOURDE de LA ROGERIE, Henri,** *Inventaire des Archives Départementales du Finistère*.» (Introduction, LXXII)
- **BRUZEN de La MARTINIÈRE, Antoine-Augustin,** *Histoire de la vie et du règne de Louis XIV, roi de France et de Navarre*, rédigée sur les mémoires de feu M. le comte de *** [La Hode], publiée par M. Bruzen de La Martinière, La Haye, Van Duren, 1740-1742
- ***Clef du Cabinet des Princes de l'Europe (La)*** *ou Recueil Historique & Politique sur les matieres du temps.* S.l., Jacques Le Sincere, à l'Enseigne de la Verité, 1709.
- **CORNETTE, Joël**, *Chronologie du règne de Louis XIV.* Paris, Sedes, 1997.
- **COURT,** *Histoire des troubles des Cévennes ou de la Guerre des Camisards, sous le règne de Louis XIV,* tirée des manuscrits secrets et authentiques et des observations faites sur les lieux même. Alais, J. Martin, 1819, T. III,
- **DAHLGREN, M.- E.-W.** , *Les relations commerciales et maritimes entre la France et les côtes de l'Océan Pacifique (commencement du XVIIIème siècle).* Tome 1 (seul), *Le commerce de la Mer du Sud jusqu'à la Paix d'Utrecht.* Paris, Champion, 1909.
- **DANGEAU, Philippe de COURCILLON, marquis de**, *Journal du marquis de Dangeau,* publié en entier pour la première fois par MM. Soulié, Dussieux, de Chennevières, Mantz, de Montaiglon ; avec les additions inédites du duc de Saint-Simon publiées par M. Feuillet de Conches, 1854-1860, tome XII.
- **DANIGO, Marc,** *L'or des toiles, l'argent des voiles. L'aventure interlope des marins bretons à la Mer du Sud, racontée par eux-mêmes et par d'autres témoins de l'époque. (1691-1725).* 1977-2017. Non publié.
- **DANIGO, Marc,** *Adieu le Pérou ! (11 septembre 1717). Fin de l'âge d'or du commerce interlope breton à la Mer du Sud.* 2017. Non publié.
- **DELOURMEL, Louis et HAUCOURT, G. d'**, *Inventaire sommaire des Archives Départementales antérieures à 1790.* Série B – Cours et Juridictions. T. IV, Amirauté de Léon.
- **DU GUAY-TROUIN**, **René**, *Mémoires de Monsieur du Guay-Trouin, lieutenant général des armées navales*. Amsterdam, Pierre Mortier, 1740
- **DUPONT, Etienne**, *L'aumônier des corsaires, l'abbé Jouin (1672-1720).* Nantes, Durance, 1926
- **DURRET** , *Voyage de Marseille à Lima et dans les autres lieux des Indes Occidentales en 1707-1708-1709* . P., J.-B.Coignard, 1720
- **ELDER, Marc,** *Jacques Cassard*, Paris, Ferenczy, le Livre moderne illustré, 1933
- **FEUILLÉE, Louis,** *Journal des observations physiques, mathématiques et botaniques faites par ordre du Roy sur les côtes orientales de l'Amérique méridionale et dans les Indes Occidentales depuis l'an 1707 jusqu'en 1712.* Paris, Giffart, 1714-1725
- **FUNNELL, William,** *A voyage round the world, Being an account of Capt. William Dampier's Expedition into the South Seas in the Ship St. George. With his various Adventures and engagements, etc. Together with a Vyage from the West Coast of Mexico ti East India.* By W. FUNNELL, Mate to Captain Dampier. London, James and John Knapton, 1729
- ***Gaceta de Madrid***, années 1709 et 1710
- **HARRIS, John,** *Navigantium atque itinerantium bibliotheca or a complete collection of voyages and travels. »* Commentaires de la relation de **William BETAGH** in **R. KERR, Robert,** *A general history and collection of voyage and travels.* Edinburgh-London, 1811-1824, Vol. XI
- **HECQUET, Philippe,** *Traité des dispenses du Carême, dans lequel on découvre la fausseté des prétextes qu'on*

apporte pour les obtenir, en faisant voir par la mécanique du corps, les rapports naturels des alimens maigres avec la nature de l'homme... Paris, Fr. Fournier, 1709

- **HENWOOD, Philippe,** *Au fil des Archives Malouines... De précieuses sources pour une meilleure connaissance de la vie des gens de mer au xvnr siecle.* Conférence du 22 août 1983. Service historique de la Défense - Département Marine de Brest
- **JULLIOT de LA MORANDIERE, Charles**, *L'Armement terreneuvier malouin avant la Révolution*. Mémoires de la S.H.A.B., tome XLI, 1961.(pp. 5-26).
- **LABALETTE, Françoise,** *Les terribles ravages du "grand hiver"* in *Historia*, mars 2009, n° 759. (p p.46-49).
- **LE COZANNET, Yvon et DUCABLE, Gérard**, *Le corsaire du Roi Soleil .* Monaco, Editions du Rocher, 1990
- **LENÔTRE, G., Théodore Gosselin, dit**, *La Petite Histoire : Versailles au temps des Rois.* Grasset, Les Cahiers Rouges, 1995
- **L'ISLE, Guillaume de,** *Observations sur la variation de l'Aiguille par rapport à la carte de M. Halley : Avec quelques Remarques Géographiques faites sur quelques journaux de Marine*. in *Mémoire de l'Académie des Sciences*, 16 juillet 1710. P., Martin, Coignard et Guérin, 1732
- ***Journal historique sur les matières du tems**, année 1709*
- ***Mémoires de l'Académie Royale des Sciences**,* 1710
- ***Mercure Galant***, années 1709 et 1710
- ***Mercure Historique et Politique**, années 1709 et 1710*
- **MOREL, Anne,** *La Guerre de course à Sant-Malo de 1681 à 1715*. M.S.H.A. de Bretagne. Tomes XXXVII (1957), pp. 5-103 et XXXVIII (1958), pp. 29-169.
- ***Ordonnance de la Marine du mois d'août 1681*.** Paris, Osmont, 1737.
- **PRAMPAIN, Edouard,** *Saint-Malo historique*. Bruxelles, Editions Culture et Civilisation, 1977. (Réimpression de l'édition de 1902)
- **QUINCY, Joseph SEVIN, chevalier de,** *Mémoires,* publiés par Léon Lecestre, Paris, 1898, Tome II, 1703-1709
- **RICHER, Adrien** , *Vie du capitaine Cassard et du capitaine Paulin, connu sous le nom de Baron de La Garde*. Paris, Belin, 1789
- **ROGERS, Woodes,** *Voyage autour du monde commence en 1708 et fini en 1711 par le capitaine...,* Amsterdam, Veuve de Paul Marret, 1717, 3 vol.
- **ROUSSEL, J.,** *La morue et l'huile de foie de morue* . Sens, Goret et Cie, 1900
- **SAINT-SIMON, Louis de Rouvroy, duc de**, *Mémoires complets et authentiques du duc de Saint-Simon sur le siècle de Louis XIV et la Régence,* collationnés sur le ms. original par M. Chéruel et précédés d'une notice biographique par M. Sainte-Beuve.Paris, L. Hachette, 1856-1858, 20 vol., T.VII, chap. VIII.
- **SUE, Eugène**, *Histoire de la Marine Française.* Paris, Félix Bonnaire, 1837, tome V.
- **SAVARY des BRUSLONS, Jacques,** *Dictionnaire Universel du Commerce*. Paris, Estienne et fils, 1748, T. III
- **SOURCHES de, Louis-François du Bouchet, marquis de,** *Mémoires du marquis de Sourches sur le règne de Louis XIV*, publiés par le comte de Cosnac et Arthur Mémoires, 1882-1893. T. XI et XII.
- **VERON DUVERGER DE FORBONNAIS ,François,** *Recherches et considérations sur les Finances de France depuis l'année 1595 jusqu'à 1721.* Bâle, Cramer frères, 1758.
- **VIGNOLS, Léon et SÉE, Henri,** *Le commerce malouin au Maroc (fin du XVIIe siècle et début du XVIIIe)*. In: Annales de Bretagne.Tome 37
- **VILLARS, maréchal de,** *Mémoires,* publiéspar le marquis de Vogüé, Paris, Renouard, 1884
- **WEUVES, le Jeune ,** *Réflexions historiques et politiques sur le commerce de France avec ses colonies de l'Amérique.* P., Cellot, 1780,
- ***Wikipédia***, à l'article « *Port-Royal des Champs* »
- *www.camisards.net/guerrecami-fr.htm*