

# Les activités de course dans un port colonial français : Plaisance, Terre-Neuve, durant la guerre de Succession d'Espagne, 1702-1713

Nicolas Landry

Volume 34, Number 1, Autumn 2004

URI: [https://id.erudit.org/iderudit/acad34\\_1art03](https://id.erudit.org/iderudit/acad34_1art03)

[See table of contents](#)

## Publisher(s)

The Department of History at the University of New Brunswick

## ISSN

0044-5851 (print)

1712-7432 (digital)

[Explore this journal](#)

## Cite this article

Landry, N. (2004). Les activités de course dans un port colonial français :: Plaisance, Terre-Neuve, durant la guerre de Succession d'Espagne, 1702-1713. *Acadiensis*, 34(1), 56–79.

## Les activités de course dans un port colonial français : Plaisance, Terre-Neuve, durant la guerre de Succession d'Espagne, 1702-1713

Au COURS DU 17<sup>E</sup> SIECLE, avec la prédominance progressive de l'Angleterre et de la France dans les pêcheries de Terre-Neuve, de petits établissements permanents sont fondés sur les côtes de l'île, notamment à St. John's et à Plaisance. Un premier gouverneur est nommé à Plaisance en 1655, et on y établit une garnison en 1687 afin de protéger cette pêche lucrative et les voies de communication entre la France et ses colonies du Canada et de l'Acadie. Le port connaît une croissance certaine entre 1690 et 1710 grâce à une vigoureuse politique de fortifications et par des échanges commerciaux accrus avec le Canada. Les militaires français ne seront cependant jamais assez nombreux à Terre-Neuve et les travaux de fortification, pas toujours fructueux. La colonie tire ses revenus de la pêche, qui rapporte, en 1691, entre 300 000 et 350 000 livres, et des fonds royaux, qui se chiffrent en moyenne à 50 258 livres par année entre 1700 et 1710. Bien des besoins ne sont pas comblés puisqu'une partie de ces profits sont engloutis, dans le premier cas, par les marchands en France et, dans le second cas, par les travaux de fortification et les salaires de la garnison. L'absence d'exploitations agricoles, de produits de première nécessité et de biens matériels oblige par ailleurs la colonie à s'approvisionner en France ou auprès des navires marchands, ce qui place les habitants-pêcheurs, notamment, dans une situation de dépendance qui les laisse souvent endettés<sup>1</sup>. Après les pénuries de 1702 et de 1703, le gouverneur Daniel Auger de Subercase ira jusqu'à recommander aux habitants de faire des réserves de vivres leur permettant de tenir jusqu'à l'arrivée de secours de France<sup>2</sup>. Quoiqu'il en soit, une petite classe marchande émerge peu à peu à Plaisance et s'équipe de petits navires faisant le cabotage entre Plaisance, Québec et l'Acadie. D'autres entreprennent des voyages de commerce transatlantiques. C'est en temps de guerre que ces marchands connaîtront leurs meilleurs jours en s'engageant, à l'instar des marchands de la Nouvelle-Angleterre et de la métropole, dans la course, tissant du

1 En 1698, le commissaire de la Marine Brisacier estime à 20 000 écus la dette globale des habitants envers les marchands métropolitains, soit une moyenne de 96,1 écus par personne. Voir Mémoire de Brisacier, 2 décembre 1698, ANC, MG1-C11C, vol. 3, f<sup>os</sup> 176-182). En 1701, l'officier Philippe Pastour de Costebelle suggère d'accorder aux habitants une « amnistie de leurs vieilles dettes » pour 10 ans et dénonce la dureté des marchands métropolitains lors de la plus récente disette de pain et de sel. Voir Mémoire de Costebelle, 8 octobre 1701, Archives nationales du Canada (désormais ANC), MG1-C11C, vol. 3, f<sup>os</sup> 4-5. L'auteur remercie les professeures Carole Boucher et Josette Brun pour leur précieuse collaboration, de même que les quatre évaluateurs anonymes d'*Acadiensis* pour leurs commentaires.

2 Mémoire de Subercase pour Pontchartrain, 1703, s.d., ANC, MG1-C11C, vol. 4, f<sup>os</sup> 4-5.

même coup des liens d'affaires profitables avec les administrateurs et les officiers de Plaisance. Les revenus qu'ils en tirent et les marchandises vendues aux enchères ne sont pas à négliger, étant donné l'endettement des habitants et le peu de ressources de cette colonie où les vivres sont plus rares et plus chers que nulle part ailleurs<sup>3</sup>.

Cet article cherche à donner une mesure des retombées de la course à Plaisance, à Terre-Neuve, tout en mettant en lumière le rôle important de l'île comme base d'opérations pour la course française dans l'Atlantique Nord-Ouest pendant la guerre de Succession d'Espagne, qui fait rage entre 1702 et 1713, alors que la colonie, assez peu peuplée<sup>4</sup>, est gouvernée par Daniel Auger de Subercase (1702-1706) et Philippe Pastour de Costebelle (1706-1713). Pour arriver à nos fins, nous avons dépouillé deux des meilleures sources relatives à l'étude de la course en Nouvelle-France, soit les registres de l'état civil comprenant les archives notariales et ceux du Conseil des prises de l'Amiral de France. Ces sources n'ont pas été exploitées par les chercheurs qui se sont intéressés à la course en Amérique du Nord même si on y trouve des documents permettant de mieux saisir le cadre militaire, juridique et commercial dans lequel s'inscrit la course<sup>5</sup>. Il est à noter que d'autres documents contiennent des informations parcellaires sur cette activité lucrative, dont la correspondance générale pour Terre-Neuve<sup>6</sup>.

La production historiographique portant sur la piraterie et les activités de course est abondante mais surtout le fait d'historiens français, britanniques et américains, les historiens canadiens n'y ayant pas accordé une grande attention. La plupart des études décrivent la course à grands traits. Elles nous apprennent que cette pratique a cours bien avant le 17<sup>e</sup> siècle puisqu'une lettre de Louis XI au roi Ferdinand de Sicile en pose les règles fondamentales dès 1475<sup>7</sup>. En France, la course prend un essor très

3 En 1689, un navire de Québec écoule quelques denrées à Plaisance; il y vend les pois à 60 livres le boisseau alors qu'ils valent de 30 à 40 livres à Québec. Il vend sa farine 30 livres le quart. La même année, le gouverneur Parat déplore que la farine se vende de 14 à 15 livres le quintal à Plaisance et 4 livres 10 sols en France. Dans *Mémoires de Parat*, 29 juillet 1689, ANC, MG1-C11C, vol. 2, f<sup>os</sup> 34-35

4 La population passe de 158 habitants en 1704 à 265 en 1710.

5 Starkey estime que la documentation sur les activités de course anglaises au 18<sup>e</sup> siècle est plutôt abondante, surtout dans les archives de la High Court of Admiralty à Londres. Il existe également des archives des Colonial Vice-Admiralty Courts en Amérique du Nord et aux Indes occidentales. Voir David J. Starkey, « Eighteenth Century Privateering Enterprise », *International Journal of Maritime History*, I (1989), p. 282. Swanson révèle que les sources documentaires sur la course américaine sont beaucoup plus rares; par exemple, plusieurs documents importants manquent, dont ceux de la Vice-Admiralty Court qui touchent aux conflits précédant la « French and Indian War ». Voir Carl E. Swanson, « Privateering in Early America », *International Journal of Maritime History*, I (1989), p. 255.

6 Les références sont celles des ANC, soit MG1-G1, Fonds des Colonies. Dépôt des papiers publics des colonies; état civil et recensements, MG3-I-G5 Amirauté et Conseil des prises, MG1-G3 pour les documents de l'état civil, soit les greffes de notaires et MG1-C11C, Correspondance générale, Amérique du Nord, Terre-Neuve. Bien que d'autres sources contiennent des informations pertinentes à cette recherche, elles n'ont pas été consultées pour cette recherche mais le seront dans le cadre d'une autre phase de ce projet. Il s'agit de documents contenant des instructions pour les administrateurs coloniaux et les officiers de Marine concernant les règles à suivre relativement aux activités de course. Dans ce cas-ci, nous utilisons les références des centres d'archives de France, soit Archives Nationales de France (ANF), Centre d'archives d'outre-mer (CAOM) à Aix-en-Provence, série B, de même que ANF, Marine, séries B2, B3 et B4.

7 Caroline Darricau-Lugat, « La course basque et bayonnaise au 17<sup>e</sup> siècle (1663-1698) d'après les registres de l'Amirauté de Bayonne », *Revue historique*, 290, 2 (1993), p. 394.

important à Bayonne, à Dunkerque et à Saint-Malo entre 1663 et 1698<sup>8</sup>. Elle constitue un véritable système commercial en Méditerranée au cours des 17<sup>e</sup> et 18<sup>e</sup> siècles<sup>9</sup>. À Malte, l'investissement dans les expéditions corsaires devient un commerce légitime au 18<sup>e</sup> siècle<sup>10</sup>, période durant laquelle les Antilles constituent aussi une importante base d'opérations de la course française<sup>11</sup>. En Amérique du Nord, la course française se déploie à partir de Port-Royal, de Plaisance et de Québec. Du côté des colonies anglaises, la majorité des corsaires opèrent à partir des ports de la Nouvelle-Angleterre et de New York<sup>12</sup>.

Dans une étude datant de 1963, John Selwin Bromley pose déjà les jalons d'une approche plus globale de l'étude de la course. Il déplore que l'historiographie ait tendance à ne s'intéresser qu'aux exploits individuels des corsaires et néglige les aspects économiques de cette activité. Il cite néanmoins quelques classiques du début du 20<sup>e</sup> siècle, dont les études de G.N. Clark sur les corsaires hollandais et de Henri Malo sur ceux de Dunkerque<sup>13</sup>. Bromley est l'un des premiers historiens à attirer l'attention des chercheurs sur l'existence des archives des cours de l'Amirauté coloniales et du Conseil des prises en France. Ces dossiers contiennent de l'information sur les propriétaires des navires, leurs cargaisons et les décisions du Conseil des prises<sup>14</sup>. Dans l'historiographie française récente, Lespagnol contribue à nourrir l'intérêt des chercheurs pour la course sous Louis XIV<sup>15</sup>. Par exemple, il souligne les avantages que présentent pour la course les ports de Dunkerque et de Saint-Malo, qui sont bien situés géographiquement, qui détiennent le titre de ports de la Marine royale, qui abritent des flottes de pêche et disposent d'un important réservoir de main-d'œuvre maritime. Il se questionne également sur les finalités mercantiles de la course et sur les difficultés d'en dresser le bilan économique, financier et social. Les études de Darricau-Lugat et de Lespagnol nous éclairent sur les structures administratives et les rouages de la course. La première y voit une activité commanditée par l'État, ce que les registres de l'Amirauté de Bayonne permettent de démontrer. L'entreprise de course doit être formellement autorisée par l'État, qui se réserve également le droit d'approuver toutes les prises. Les données des

8 Darricau-Lugat, « La course basque et bayonnaise... », p. 495.

9 Nadal Lopez, « Contribution à l'étude du revenu dans un système commercial maritime non conventionnel : la course européenne en Méditerranée durant le 17<sup>e</sup> et le 18<sup>e</sup> siècle ». *Studia Historiae Oeconomicae*, 20 (1993), p. 119-129.

10 Alain Blondy, « L'ordre de Saint-Jean et l'essor économique de Malte, 1530-1798 », *Revue du Monde Musulman et de la Méditerranée*, 71 (1994), p. 75-90; et Jean-Claude Dubé, « La carrière mouvementée de Charles Huault de Montmagny (1601-1657) », *Annual Meeting of the French Colonial Historical Society, Actes du colloque de la French Historical Society*, 15 (1992), p. 61-71.

11 Paul Butel, *Les Caraïbes au temps des flibustiers, 16<sup>e</sup> et 17<sup>e</sup> siècles* (Paris, 1982).

12 Gilles Piédaluc, « Épisodes corsaires en Nouvelle-France, étude préliminaire des aspects sociaux et politiques, 1688-1762 », *Bulletin d'histoire politique*, 7, 1 (1999).

13 G.N. Clark, *The Dutch Alliance and the War Against French Trade, 1689-1697* (1923), p. 148; et Henri Malo, *Les Corsaires dunkerquois et Jean Bart*, 2 vol. (Paris, 1913-1914), vol. 2, p. 177-178.

14 J.S. Bromley, « The French Privateering War, 1702-1713 », dans H.E. Bell et R.C. Ollard (dir.), *Historical Essays 1600-1750* (London, 1963), p. 204.

15 André Lespagnol, « Sur deux foyers d'armement corsaire sous Louis XIV : Dunkerque et Saint-Malo », *Revue historique des Armées*, 4 (1996), p. 23-32; *La course malouine au temps de Louis XIV* (Rennes, 1995); et *Messieurs de Saint-Malo : une élite négociante au temps de Louis XIV* (Rennes, 1996).

registres de Bayonne témoignent du contrôle très strict et de la supervision exercés par l'État sur les corsaires. Darricau-Lugat pense par ailleurs que l'on peut saisir la réalité sociale de la course en étudiant les armateurs, les négociants, les « bourgeois et marchands » et les capitaines de navire. C'est l'angle qu'adopte Bromley lorsqu'il s'interroge sur « the capital structure and rentability of armaments "à la course", on the armateurs themselves and the varying social milieu behind and below them<sup>16</sup> ».

La production historiographique anglo-saxonne sur la piraterie et la course n'a certes rien à envier à l'historiographie française. Les travaux de Starkey et de Swanson abordent la course comme une activité menée conjointement par l'État et des intérêts privés et utilisent des termes tels que « markets », « enterprise » et « trade »<sup>17</sup>. Dans son ouvrage traitant de la course britannique au cours du 18<sup>e</sup> siècle, Starkey consacre un chapitre entier à la période allant de 1702 à 1712. Il y explique qu'après la bataille sans issue au large de Malaga en 1704, les Français cessent d'envoyer de grandes flottes pour affronter la « Royal Navy » et multiplient plutôt les activités de course<sup>18</sup>. Selon Starkey, la course anglaise représente beaucoup plus une occasion de commerce pour les propriétaires de navires qu'une force navale auxiliaire pour l'État. La course doit donc être considérée comme une branche du commerce maritime et non comme un outil de guerre décisif. Tout comme leurs homologues français, les corsaires anglais détiennent un permis leur accordant le droit d'attaquer des navires ennemis, sont assujettis à des codes de conduite en mer et doivent soumettre leurs prises pour adjudication par procédure judiciaire. Les marchands anglais impliqués dans la course ont donc, comme leurs homologues français du 18<sup>e</sup> siècle, une place bien définie à l'intérieur d'un code international de lois maritimes<sup>19</sup>. Il est à noter que le cadre en question subira des modifications après 1713.

Swanson considère la course comme un prolongement du mercantilisme qui se trouve au cœur des politiques économiques européennes et américaines de l'époque, parce que cette activité augmente la force navale de l'État sans grever le budget national. Les dirigeants britanniques de la métropole et des colonies encouragent les entreprises de course, et des marchands très respectés répondent à leurs encouragements en investissant des sommes importantes dans les navires corsaires. Des milliers de vaisseaux coloniaux valant des centaines de milliers de livres sterling sillonnent l'océan Atlantique avec à leur bord des milliers de matelots prêts à risquer leur vie. Dans les colonies américaines, des marchands du Rhode Island aident à forger une grande tradition de course dès 1702 et sont bientôt imités par ceux de Manhattan. Leurs corsaires capturent de nombreux vaisseaux durant la « Queen Anne's War »<sup>20</sup>.

La production historique portant sur la course canadienne est plus limitée que celle sur la course réalisée par la France, l'Angleterre et les États-Unis. Quelques noms seulement se démarquent, parmi lesquels on trouve Evans, Horwood, Chard et Piédalue<sup>21</sup>. Dans leurs études sur la course française au Canada atlantique pendant le

16 Bromley, « The French Privateering War... », p. 211.

17 Carl E. Swanson, *Predators and Prizes: American Privateering and Imperial Warfare, 1739-1748*, (Columbia, S.C.1991); et « Pirates and Markets », *Research in Maritime History*, 7 (1994), p. 59-80.

18 David J. Starkey, *British Privateering Enterprise in the Eighteenth Century* (Exeter, 1990), p. 85.

19 Starkey, *British Privateering...*, p. 280.

20 Swanson, *Predators and Prizes*, p. 253, 255 et 256.

21 Lewis Evans, *Privateers & Traitors: Adventures in Early Québec* (1994). Harold Horwood, *Pirates in Newfoundland in the 17<sup>th</sup>, 18<sup>th</sup> and 19<sup>th</sup> Centuries* (St. John's, 1967); *Pirates and Outlaws of Canada*

régime français, Piédalue et Chard explorent certaines sources permettant de retracer les efforts déployés par des investisseurs et des officiers coloniaux de Port-Royal, de Plaisance et de l'île Royale. Pritchard s'est intéressé récemment à l'alliance entre la Marine française et l'entreprise privée pour la défense de Terre-Neuve durant la guerre de la ligue d'Augsbourg entre 1691 et 1697, phénomène qui avait échappé à certains historiens<sup>22</sup>.

Les 17<sup>e</sup> et 18<sup>e</sup> siècles sont marqués par des conflits périodiques entre les puissances européennes qui ont des répercussions en Amérique. La France s'engage dans une série de guerres qui l'opposent successivement à l'Espagne, à la Hollande et à l'Angleterre. Elle subit une cuisante défaite navale à La Hougue au printemps 1692, quand l'escadre de Tourville est détruite par la flotte anglo-hollandaise. En cette fin de siècle, l'influent ingénieur des fortifications de France, Sébastien Le Prestre de Vauban, préconise l'intégration des activités corsaires à la stratégie de défense des ports français de la métropole et des colonies<sup>23</sup>. Le recours systématique à la guerre de course, qui bénéficie de l'appui de Louis XIV à compter de 1697, serait également dû, selon Bromley, aux performances décevantes de la Marine royale et aux réductions budgétaires qui lui sont imposées<sup>24</sup>. Quoi qu'il en soit, les prises des corsaires sont de cinq à six fois plus importantes que celles de la Marine royale française pendant les cinq conflits franco-britanniques des 17<sup>e</sup> et 18<sup>e</sup> siècles<sup>25</sup>. Selon Piédalue, l'armement en course d'une bonne partie de la flotte marchande à compter de 1700 signifie une transition définitive vers une économie de guerre.

Les sources nous permettent d'aborder plus spécifiquement la guerre de Succession d'Espagne (1702-1713)<sup>26</sup> et de montrer que le corsaire, comme le milicien et le guerrier amérindien, joue un rôle fondamental dans la stratégie militaire de l'empire colonial français, rôle qui ne lui a pas encore été reconnu par les historiens de la Nouvelle-France. La course, telle que pratiquée à Plaisance, illustre l'alliance étroite entre l'entreprise corsaire et l'État par la mise en commun des ressources humaines, matérielles et en capitaux. Cette association entre les marchands, la garnison, les officiers et les administrateurs coloniaux se présente comme une entreprise au moins aussi profitable que la pêche. Les autorités royales ne semblent pas voir d'inconvénient aux conflits d'intérêts que cela crée chez les administrateurs coloniaux, qui sont à la fois juges et parties, tout comme dans l'industrie des pêches,

1610-1932 (Toronto, 1984); John G. Leefe, *The Atlantic Privateers (1749-1815)* (Halifax, 1978); Gilles Piédalue, « Épisodes corsaires en Nouvelle-France, étude préliminaire des aspects sociaux et politiques, 1688-1762 », *Bulletin d'histoire politique*, 7, 1 (1999), p. 66-84; et Donald F. Chard, « The Impact of French Privateering on New England, 1689-1713 », *American Neptune*, 35, 3 (1975), p. 153-165.

22 James Pritchard, « Le Profit et La Gloire: The French Navy's Alliance with Private Enterprise in the Defense of Newfoundland, 1691-1697 », *Newfoundland Studies*, 15, 2 (1999), p. 161-175.

23 L'auteur aimerait remercier l'un des lecteurs anonymes d'*Acadiensis* pour cette remarque. À ce sujet, voir Anne Blanchard, *Vauban* (Paris, 1996).

24 Bromley, « The French Privateering War... », p. 208-209.

25 Patrick Villiers, *Marine royale, corsaires et trafic dans l'Atlantique de Louis XIV à Louis XV* (Dunkerque, 1995), cité par Piédalue.

26 Pour une lecture assez récente des activités de course britanniques au cours du conflit en question, voir W.R. Meyer, « English Privateering in the War of the Spanish Succession, 1702-1713 », *Mariner's Mirror*, LXIX (1983), p. 435-446.

qu'ils réglementent et à laquelle ils participent. La Cour leur laisse le champ libre pour pratiquer des activités permettant d'ajouter des revenus d'appoint à leurs maigres salaires et n'intervient pour ainsi dire jamais, à moins d'y voir une occasion de punir un administrateur. L'historien de la course française Pierre Berthiaume souligne à cet égard que les officiers des amirautés investissent dans les armements de course, ce qui les amène à privilégier les armateurs avec lesquels ils sont associés<sup>27</sup>.

Dès 1693, le gouverneur Jacques François de Brouillan maîtrise assez bien les règles de la course pour émettre des jugements sur les prises amenées à Plaisance. Il expédie ensuite les procès-verbaux au juge de la Cour de l'Amirauté de La Rochelle et le dixième de tout le « provenant » des prises revenant à l'Amiral de France<sup>28</sup>. Brouillan attribue certaines différences de la procédure judiciaire à l'éloignement et aux commissions particulières que détiennent les corsaires<sup>29</sup>. Selon lui, certains préfèrent abandonner leurs maigres prises à Plaisance plutôt que d'avoir à les ramener en France. C'est pourquoi il suggère fortement aux autorités de la métropole d'établir une véritable cour de l'Amirauté dans la colonie tout en réservant le jugement final au Conseil des prises, en France. Cela permettrait à ceux qui croisent dans les environs de Terre-Neuve d'envoyer leurs prises « de bonne considération » à Plaisance et de poursuivre leur course sans plus tarder<sup>30</sup>. En 1697, un jugement de l'Amiral de France déclare que la procédure entourant les activités corsaires dans la métropole et dans les colonies doit se faire le plus vite possible après l'arrivée d'une prise et que le procès-verbal doit être envoyé au secrétaire général de la Marine par les officiers des amirautés<sup>31</sup>. Une cour de l'Amirauté existe selon toute évidence à Plaisance au début de la guerre de Succession d'Espagne, en 1702. Pendant la guerre, François Durand La Garenne agira comme juge de ce tribunal.

Le choix d'une amirauté coloniale ou métropolitaine relève cependant du jugement des capitaines, qui favorisent généralement leur port d'attache ou la cour de l'Amirauté la plus près du lieu de la prise. Durant la guerre de Succession d'Espagne, Plaisance est l'escale la plus accessible pour les corsaires métropolitains et coloniaux qui opèrent sur les bancs de morues au large de Terre-Neuve. Entre 1702 et 1713, 102 prises sont amenées à Plaisance (voir le tableau 1), ce qui dépasse les estimations de Bromley. En effet, ce dernier pense qu'environ 370 prises sont conduites dans les ports coloniaux français d'Amérique pendant cette période, dont 260 à la Martinique, 63 à Plaisance, 18 en Acadie, 12 à Cayenne, 7 à Québec et 4 à la Guadeloupe<sup>32</sup>. Les années 1707 (20) et 1711 (22) sont les plus fructueuses pour le port terre-neuvien.

27 Pierre Berthiaume, « L'ordre du désordre », dans *Les Tyrans de la mer : pirates, corsaires et flibustiers*, textes réunis par Sylvie Requemora et Sophie Linon-Chipon, (Paris, 2002), p. 136.

28 Brouillan à la Marine, 26 octobre 1693, ANC, MG1-C11C, vol. 2, f<sup>o</sup>s 2.

29 Brouillan à la Marine, novembre 1693, ANC, MG1-C11C, vol. 2, f<sup>o</sup>s 10.

30 Brouillan à la Marine, 28 septembre 1694, ANC, MG1-C11C, vol. 2, f<sup>o</sup>s 18.

31 Jugement de l'Amirauté, 1 juin 1697, ANC, MG5-A17.

32 Bromley, « The French Privateering War... », p. 216.

Tableau Un  
Prises anglaises amenées à Plaisance par des corsaires de France et de Plaisance  
au cours de la guerre de Succession d'Espagne, 1702-1713

Année	Nombre des prises
1702	2
1703	4
1705	2
1706	7
1707	20
1708	15
1709	7
1710	8
1711	22
1712	14
1713	1
Total	102

Source : ANC, MG3-I-G5.

Tableau Deux  
Prises découlant des activités de course des métropolitains,  
par port d'attache, 1702-1712

Port	Nombre de navires corsaires
Saint-Malo	17
Saint-Jean-de-Luz	4
Bordeaux	2
Granville	3
Nantes	2
La Rochelle	4
Bayonne	1
Martinique	1
Ciboure	1
Brest	1
Total	36

Source : ANC, MG3-I-G5.



Les prises sont réalisées par des navires corsaires français de la métropole ou des colonies, dont les capitaines sont pourvus d'une commission d'une amirauté coloniale ou métropolitaine leur permettant de faire la course et de faire reconnaître leurs captures. Sur les 102 prises, 36 sont réalisées par des métropolitains, soit environ le tiers. En France, c'est la ville de Saint-Malo qui prend la tête du peloton avec 17 bateaux capturés (voir le tableau 2). Malgré leur petit nombre, les habitants permanents de Plaisance sont très impliqués dans la course puisque ce sont eux qui amènent 67 % des prises dans le port terre-neuvien. Il est parfois difficile d'établir avec certitude le lieu de résidence permanent des individus engagés dans la course à Plaisance. Beaucoup ont des établissements de pêche dans le port terre-neuvien sans pour autant y vivre l'hiver. Leur présence dans la colonie à l'été, au moment du recensement, peut donner l'impression qu'ils sont résidents permanents. Certains sont des capitaines de navires de pêche ou de commerce métropolitains, habitués des voyages annuels dans la colonie, qui se sont engagés dans des relations d'affaires transatlantiques<sup>33</sup>. Quoi qu'il en soit, la plupart des 21 hommes mentionnés au tableau 3 se sont enracinés en Nouvelle-France puisqu'ils s'installeront au Cap-Breton, dans la colonie de l'île Royale, après la perte de Terre-Neuve confirmée par la signature du traité d'Utrecht en 1713<sup>34</sup>.

33 Pour quelques commentaires sur la population de Plaisance, voir Nicolas Landry, « Peuplement d'une colonie de pêche sous le régime français : Plaisance, 1671-1714 », *The Northern Mariner / Le Marin du Nord*, XI, 2 (avril 2001), p. 19-37.

34 Au sujet de l'île Royale, voir Josette Brun, « Les femmes d'affaires en Nouvelle-France au 18<sup>e</sup> siècle : le cas de l'île Royale », *Acadiensis*, XXVII, 1 (automne 1997), p. 44-66; et Christopher Moore, « The Other Louisbourg: Trade and Merchant Enterprise in île Royale, 1713-58 », *Histoire Sociale / Social History*, 13, 23 (mai 1979), p. 79-96.

Tableau Trois  
Investisseurs corsaires résidant à Plaisance, 1702-1713

Nom	Années d'inscription aux recensements	Nombre de mentions au greffe
Georges de Lasson le jeune	1706	117
Dominique Lartigue		49
Guillaume Delort		42
Jean Chevalier	1698-1711	40
Dominique Dadaupe	1706-1710	27
Antoine Ricord		28
Nicolas Boitier dit Bérichon	1704-1711	24
François Baucher (Boschet) dit Saint-Martin	1700-1711	19
Jean Daresche		
Nicolas Martin		12
Nicolas Aubin	1696-1711	
Pierre Carrerot	1691-1711	9
Joannis Daccarrette	1704-1711	10
Antoine Paris	1706-1711	12
Charles Mahier	1698-1710	12
Martin de La Borde	1691-1711	9
Jean La Fosse	1694-1710	
Augustin Bonnaud	1671-1711	
Étienne Burrel	1698-1711	
Claude Duplex dit Sylvain	1698-1711	7
Jean de Jaldaye	1698-1707	2

Source : ANC, MG1-G1, Fonds des Colonies. Dépôt des papiers publics des colonies; état civil et recensements; et MG1-Archives de France, Archives notariales, Archives des colonies. Série G3, Notariat, Greffe de Terre-Neuve, 1696-1714.

Plusieurs étapes doivent être franchies avant le départ en course. Un capitaine expérimenté jouissant d'une solide réputation dans la flibuste doit d'abord conclure une entente avec un propriétaire, un armateur ou un bourgeois prêt à investir dans ce genre d'aventure. Dans la majorité des cas, il s'agit d'individus qui se connaissent depuis assez longtemps pour avoir établi une relation de confiance, d'abord dans d'autres activités commerciales, puis dans la course. Un bel exemple d'une entreprise coloniale est celle existant entre les armateurs Jean-Baptiste Genesis et Nicolas Boitier dit Bérichon, et les capitaines Claude Duplex dit Sylvain et Jean (-Baptiste) Rodrigue dit de Fonds. Ce sont tous des individus équipés pour faire la pêche et le commerce à Plaisance. Il est cependant difficile de confirmer s'ils y demeurent à longueur d'année ou seulement durant la saison de pêche. La barque *Sainte-Anne* est armée en course et commandée par Rodrigue dit de Fonds alors que le *Content* est sous le commandement de Duplex dit Sylvain qui, plus tard, commandera également

le *Dauphin*<sup>35</sup>. Certains marchands créent des sociétés pour faire la course en vendant des parts à d'autres intéressés. Par exemple, Georges de Lasson le jeune vend 50 % de ses parts dans le vaisseau *Valeur* (300 tonneaux et 24 canons) au gouverneur de Plaisance, Philippe Pastour de Costebelle, pour 12 500 livres<sup>36</sup>. Ce dernier achète également, en société avec l'officier Joseph Mombeton de Brouillan de Saint-Ovide, deux tiers des parts que détient Jean Lafosse dans le *Guyanne*, prise anglaise anciennement appelée le *Hope* et achetée par Lafosse lors d'une vente publique<sup>37</sup>. Pour sa part, François Baucher (Boschet) dit Saint-Martin vend à Joannis Daccarrette, pour la somme de 1 414 livres, le tiers de ses parts dans le *Marie-Jeanne*, un « sloupe » de 35 tonneaux armé en course<sup>38</sup>.

D'autres accords ont trait à la course côtière qui vise les établissements et non les navires, mais à laquelle s'appliquent néanmoins les règles de la course en mer. En 1705, le sieur François-Marie Picoté de Belestre s'entend avec le lieutenant Godefroy de Linctôt et quelques partisans, dont le gouverneur Subercase, pour que les corsaires s'engageant à faire profiter leurs partenaires de la moindre occasion pour piller l'ennemi. Les membres du groupe ne doivent rien cacher à leurs partenaires « à peine de perte entière de ce qui pourrait [leur] revenir, de profit et de plus grande peine ». Dans l'éventualité d'une prise d'un navire « prometteur », c'est le gouverneur Subercase et les « officiers conducteurs » de Belestre et de Linctôt qui décident du partage des revenus. Ils reçoivent chacun une part et les membres d'équipage ont droit aux « hardes et linges et autres pillages servant à l'usage de l'homme ». Ces marchandises sont partagées entre eux sur les lieux mêmes du pillage<sup>39</sup>. La même année, le marchand Jean Daresche, de Plaisance, conclut une entente avec trois Basques pour aller en course sur la côte anglaise. Daresche va fournir les vivres, les munitions et les armes. S'il n'y a pas de prises, les Basques doivent remettre les armes mais n'ont pas à rembourser les vivres et les munitions. Il est à noter que des munitions peuvent être utilisées pour la chasse de subsistance durant ce type d'expédition.<sup>40</sup>

Comme tout autre type de commerce, la course exige parfois la désignation de procureurs pouvant agir dans l'intérêt d'armateurs ou de corsaires absents. Par exemple, Louis de Foulquy, bourgeois et marchand de Saint-Jean-de-Luz et commandant de la frégate corsaire la *Catherine*, nomme comme procureur le propriétaire du navire, Jean de Jaldaye. Foulquy, qui affirme manquer de temps pour régler ses affaires en raison de ses nombreuses absences dues à la course, autorise Jaldaye à organiser la vente publique de la prise *Notre Dame de Conception et Saint-*

35 Association pour la barque La Sainte-Anne, armée en course, 10 novembre 1710, ANC, MG1-G3, 8/176, pièce 131.

36 Cession par Georges de Lasson à de Costebelle d'une moitié de propriété de la *Valeur*, 12 octobre 1710, ANC, MG1-G3, 8/176, pièce 109.

37 Inventaire des gréments et munitions du *Hope*, à présent nommé la *Guyenne*, 7 septembre 1708, ANC, MG1-G3, 7/175, pièce 126.

38 Vente par Bochet et Berrichon à Daccarrette d'un tiers de la *Marie-Jeanne*, 25 mai 1710, ANC, MG1-G3, 8/176, pièce 24.

39 Accord entre Belestre, Linctôt et des partisans pour aller en guerre, 9 juillet 1705, ANC, MG1-G3, 7/175, pièce 23.

40 Accord entre Jean Daracq et trois Basques pour une course sur les ennemis, 9 juillet 1705, ANC, MG1-G3, 7/175, pièce 23; et 2 septembre 1705, G3, pièce 39.

*François* ainsi que des marchandises à son bord<sup>41</sup>. Jean de Jaldaye peut également « signer tout acte, contrat et autres documents selon les besoins, retirer et se faire payer les sommes et deniers qui se trouveront être dûs des dites ventes, en donner toute quittance et décharge nécessaire et en cas de refus de paiement et délivrance des sommes faire toute poursuite et contraintes dues et raisonnable à cet effet », et disposer de toute autre capture que Foulquy amènera à Plaisance. Tout cela, à condition de verser la dixième part des revenus à l'Amiral de France et de tenir une comptabilité honnête des profits revenant à Foulquy et à son équipage. Deux officiers sous les ordres de Foulquy, Jean Borde et Pierre Angehibert, nomment eux aussi un procureur pour s'occuper de leurs intérêts dans la course en raison de « l'incertitude et des accidents » qui peuvent leur arriver en course<sup>42</sup>.

L'organisation des campagnes de course nécessite évidemment l'embauche de capitaines, de pilotes et de matelots. Les marchands-armateurs François Baucher (Boschet) dit Saint-Martin et Nicolas Boitier dit Bérichon embauchent Sébastien Chancelier pour piloter leurs navires. Nicolas Martin fait de même avec le capitaine Denis Courtin de Saint-Aignan pour aller à la Martinique. Ce dernier reçoit 100 livres par mois et une trentième partie de la cargaison et des prises éventuelles<sup>43</sup>. Ces ententes se traduisent habituellement par la rédaction d'une charte-partie en formalisant les détails. Nous avons retracé 24 de ces chartes-parties dans les archives du greffe de Plaisance entre 1709 et 1712 (voir le tableau 4). Des noms bien connus à Plaisance y figurent, autant chez les marchands-armateurs, les administrateurs coloniaux et les officiers que chez les capitaines. Chez les marchands-armateurs, on mentionne François Baucher (Boschet) dit Saint-Martin, Nicolas Boitier dit Bérichon et Nicolas Martin, alors que parmi les capitaines figurent Joannis (Jean) Morcoche, Jean (-Baptiste) Rodrigue dit de Fonds, Jean Monjeau, Claude Dupleix dit Silvain et Louis-Pierre Morpain. Les noms de l'administrateur colonial François Durand La Garenne et de l'officier Joseph Mombeton de Brouillan de Saint-Ovide apparaissent assez souvent. Le premier, commissaire-ordonnateur à Plaisance, est aussi juge à la Cour de l'Amirauté en tant qu'agent de l'Amiral de France, Louis-Alexandre de Bourbon, qui préside le Conseil des prises, et le second est capitaine de compagnie et neveu de l'ancien gouverneur Jacques François de Brouillan. La charte-partie concernant Joannis (Jean) Morcoche, capitaine du *Saint-Jean*, de Plaisance, permet de constater qu'il est engagé à Jean-Peritz de Lasson l'aîné grâce à une commission de l'Amirauté de Plaisance obtenue par le frère de Jean-Peritz, Georges<sup>44</sup>. Les prises réalisées dans le cadre de cette entente valide pour trois mois sont divisées entre Lasson, l'équipage, le capitaine Morcoche et le roi<sup>45</sup>.

41 Les navires désignés comme des prises anglaises portent souvent des noms français qui leur ont sans doute été donnés par les corsaires après leur capture.

42 Deux procurations de Louis de Foulquy, bourgeois de Saint-Jean-de-Luz, et Jean Bordes, officier sur la Fortune, 8 juillet 1706 et 7 juillet 1706, ANC, MG1-G3, 7/175, pièces 74 et 73.

43 Engagement de Sébastien Chancelier par Martin Bochet et Nicolas Bérichon, 23 mai 1709, ANC, MG1-G3, 7/175, pièce 163; et Engagement du capitaine de navire Denis de Saint-Aignan par Nicolas Martin, 28 août 1711, ANC, MG1-G3, 8/176, pièce 77.

44 Jean-Peritz de Lasson avait lui-même été corsaire à Saint-Jean-de-Luz au début des années 1690. Voir Darriau-Lugat, « La course basque et bayonnaise... », p. 405.

45 Charte-partie du sieur Jean Morcoche avec Jean-Peritz de Lasson, 20 septembre 1710, ANC, MG1-G3, 8/176, pièce 83.

Tableau Quatre  
Chartes-parties de navires corsaires de Plaisance, 1709-1711

Année	Armateur	Capitaine	Corsaire
1708	Joseph Lartigue		<i>Vénus</i>
1709	François Baucher	Jean Morcoche	<i>Marie-Jeanne</i>
1709	François Baucher	Louis Burgaud	<i>Marie-Jeanne</i>
1710		Deschenais	<i>Henry</i>
1710	F.-M. Belestre	<i>François</i>	
1710	Frères de Lasson		<i>Valeur</i>
1710	Nicolas Bérichon	Jean Rodrigue	<i>Sainte-Anne</i>
1710	Brouillan de Saint-Ovide	Gaspard Zemard	course côtière
1710	Jean-Peritz de Lasson	Jean Morcoche	<i>Saint-Jean</i>
1710	François Baucher	Richard Dubois	<i>Saint-Martin</i>
1710	P. Pastour de Costebelle	Brouillan de St-Ovide	<i>Valeur</i>
1710	François Baucher	Jean Monjeau	<i>Saint-Martin</i>
1710	Durand La Garenne	Pierre Challe	<i>Hirondelle</i>
1711	Nicolas Bérichon	Claude Silvain	<i>Content</i>
1711	Antoine Paris	Jean Monjeau	<i>Ste-Reine-Thérèse</i>
1711		Jean Hiriard	<i>Neptune</i>
1711		Isaac Albert	<i>Guinguette</i>
1711	Nicolas Bérichon	Claude Silvain	<i>Content</i>
1711		Sébastien Chancelier	<i>Trompeuse</i>
1712	François Baucher	Dominique Lartigue	<i>Marie-Galère</i>
1712	Nicolas Martin	Jean Monjeau	<i>Prudent</i>
1712	François Baucher	Jean Monjeau	<i>Dauphin</i>
1712	Nicolas Martin	Jean Monjeau	<i>Dauphin</i>
1712	Louis Denys La Ronde	Joseph Leneuf	<i>Catherine-Françoise</i>
1712	Antoine Ricord	L.-Pierre Morpain	<i>Bon Fils</i>
1712	Martin Bochet	Miguel Daccarrette	<i>Trompeur</i>

\*En raison de l'espace restreint, certains noms sont présentés de manière abrégée

Source : ANC, MG1-G3.

Avant de lever les voiles, le capitaine d'un bateau corsaire doit déposer une soumission à la Cour de l'Amirauté de Plaisance, accompagnée d'un cautionnement fourni par un bourgeois, un propriétaire, un marchand ou un armateur. Cette démarche se fait vraisemblablement dans le but d'obtenir une commission pour aller en course « contre les ennemis ». Le « cautionnaire » s'engage à payer tous les dommages, amendes et intérêts que les armateurs pourraient être condamnés à verser. Une ordonnance de la Marine de 1681 fixe le cautionnement à 15 000 livres, qui doit être remis au lieutenant-général de la Cour de l'Amirauté. Il s'agit là d'une somme

importante que seuls les armateurs aisés peuvent se permettre de payer<sup>46</sup>. Nous sommes en mesure de relever au moins six démarches de soumission-cautionnement dans les archives du greffe de Plaisance entre 1708 et 1711. À titre d'exemple, Joannis Daccarrette se porte cautionnaire à deux reprises en 1710, lors des soumissions de Gaspard Zemard, capitaine de la *Marie*, et de Jean Morcoche, capitaine du *Saint-Jean*. Ces deux navires sont armés en course en vertu d'une procuration et d'une commission de la Cour de l'Amirauté de Plaisance<sup>47</sup>.

Des données fragmentaires sur les ressources matérielles et humaines des corsaires nous donnent une idée de l'ampleur de ces entreprises, tant du côté des Français que des Britanniques. En termes de tonnage, le *Pontchartrain* domine avec 250 tonneaux, suivi du *Saint-Jean* et du *Sainte-Ursule* avec 200 tonneaux. En guise de comparaison, les navires corsaires anglais qui opèrent pendant la guerre de Succession d'Espagne sont, en moyenne, de moins de 100 tonneaux, bien que quelques-uns puissent dépasser 300 tonneaux. Toutefois, 87 % des navires corsaires de Bristol se situent entre 100 et 300 tonneaux<sup>48</sup>. Les équipages les plus imposants sont ceux du *Pontchartrain* avec 150 hommes et du *Saint-Jean* avec 104 matelots. En ce qui a trait au nombre de canons, on en compte 44 sur le *Comte de Toulouse* et 30 sur le *Pontchartrain*.

Une fois les ententes conclues, les commissions de guerre obtenues et les navires équipés, le temps est venu d'appareiller. Une fois en mer, les circonstances entourant la course peuvent varier. Dans la grande majorité des rapports de prises, on indique que l'ennemi s'est rendu sans résistance après sommation. Cela ne doit pas surprendre, car plusieurs de ces prises sont des barques de pêche ou des navires marchands peu armés. Par exemple, en août 1710, lors de la prise du *Douvre*, de Bristol, le *Pontchartrain*, de La Rochelle, tire cinq à six coups de fusil et ordonne au navire anglais de se rendre, ce qu'il fait sans résistance. Un officier du navire preneur, accompagné de matelots et de corsaires volontaires, se joint habituellement à un officier anglais et à cinq de ses matelots pour amener la prise à Plaisance<sup>49</sup>. Les choses se passent un peu moins bien en juin 1710, à bord de la prise *Henry Suzanne*, d'Exeter, quand deux Anglais enferment dans leurs cabines les matelots français endormis et attaquent à coups de barre de fer ceux qui sont de quart. Un officier français décide alors d'utiliser les fusils trouvés dans sa cabine pour tuer les deux agresseurs<sup>50</sup>.

L'un des combats les plus épiques livrés par un corsaire français à l'occasion d'une tentative de prise en mer est certainement celui mené par Gauthier Porter, commandant du *Vierge Marie*, de Saint-Malo, en août 1711. Porter obtient sa commission de guerre de la Cour de l'Amirauté de Plaisance le 20 juin et part en

46 Darricau-Lugat, « La course basque et bayonnaise... », p. 413.

47 Soumission et cautionnement de 15 000 livres par Jean Morcoche et le sieur Joannis Daccarrette se porte caution, 20 septembre 1710, ANC, MG1-G3, 8/176, pièce 61; et Soumission et cautionnement de 15 000 livres par le sieur Gaspard Zémar et le sieur Joannis Daccarrette se porte caution, 5 septembre 1710, ANC, MG1-G3, 8/176, pièce 91.

48 Meyer, « English Privateering in the War of the Spanish Succession... », p. 436.

49 Jugement du Conseil des Prises accordant à LeVasseur, commandant du *Pontchartrain* de La Rochelle, le produit de la prise du *Douvre* de Bristol, 6 juin 1711, ANC, MG3-I-G5, vol. 250, f<sup>o</sup> 640.

50 Jugement du Conseil des Prises accordant à Gautier, commandant de la *Vierge Marie*, le produit de la prise *Henry Suzanne*, 12 janvier 1711, ANC, MG3-I-G5, vol. 250, f<sup>o</sup> 103.

course le 22 du même mois avec son bâtiment de 150 tonneaux de port en lourd armé de 14 canons et ayant à son bord 60 matelots. Le 11 juillet, vers neuf heures du matin, il prend en chasse quatre bâtiments anglais, dont trois frégates et un brigantin. Constatant que Porter est à leurs trousses, les vaisseaux anglais baissent les voiles pour livrer bataille. Porter attaque le navire amiral ou porteur de la « flamme » et, en l'abordant, il éventre son grand hunier. Le vaisseau anglais laisse alors tomber sa misaine pour fuir, tout en tirant sur Porter avec ses canons. Porter décide ensuite d'attaquer un autre vaisseau et y reste accroché pendant environ « deux horloges » après l'abordage. Un autre bâtiment anglais décide bientôt de l'attaquer pour lui faire lâcher prise. Porter constate que ce navire ennemi n'est armé que de six à huit canons et ne compte que 18 hommes d'équipage. C'est alors qu'il se déplace à l'arrière de son navire avec cinq fusiliers pour tirer sur le petit vaisseau anglais et l'empêcher d'accoster. Cette stratégie porte fruit puisque ce dernier fait marche arrière en tirant trois coups de canon. Porter retourne ensuite à l'avant pour « encourager » son équipage. Mais à sa grande surprise, il constate que son bateau s'éloigne de la prise parce que son contremaître, sous les ordres des sous-officiers, a coupé l'aussière du grappin d'abordage. Pour empêcher toute tentative d'accostage, le « ris d'aubans » situé au-devant de la misaine a également été coupé. À son arrivée en France, Porter se plaint que cette manœuvre effectuée à son insu lui a fait perdre quatre prises et l'a obligé à faire « vent arrière » pour effectuer des réparations. Ce long combat lui a fait perdre, en outre, huit hommes et a fait six blessés parmi les membres de l'équipage<sup>51</sup>. En guise de consolation, le 24 juillet, Porter capture le bateau anglais rebaptisé *Guillaume de Grèce*, de la Caroline, en route vers l'Angleterre.

En temps de guerre, tous les moyens semblent légitimes pour tromper l'ennemi. Au moment de sa prise par la frégate *Galère Stanhope*, en 1711, l'*Élisabeth* bat pavillon espagnol et détient un passeport anglais. Mais lors de la visite du navire, les Anglais trouvent des papiers qui prouvent que ce bâtiment est français et qu'il se dirige vers Plaisance. Ils décident d'amener le bâtiment à St. John's et sont pris en cours de route par le *Sainte-Reine-Thérèse*, navire corsaire de Plaisance<sup>52</sup>. Ces « reprises » par l'ennemi sont assez courantes. Le sieur Fontaine, capitaine du *Saint-Louis*, est pris par un bâtiment anglais mais repris par Nicolas Tangueray, commandant du *Grand Joseph*<sup>53</sup>, qui sera lui-même victime de la course anglaise le 14 mai 1708, aux commandes du *Saint-Georges*, en partance de Saint-Malo. Le *Saint-Georges*, chargé de sel et de vivres pour faire « la troque des morues » à l'île Saint-Pierre, est capturé par les Anglais le 25 juin. En arrivant à Plaisance, Tangueray apprend que son navire a été pris aux Anglais par le sieur Rapiot, capitaine du *Saint-Joseph*, qui l'a vendu avec sa marchandise. Cette « reprise » ayant été faite plus de 24 heures après la

51 Jugement du Conseil des Prises accordant à Porter, commandant du Vierge-Marie, le produit de la prise Guillaume de Grèce, 16 avril 1715, ANC, MG3-I-G5, vol. 257, f<sup>o</sup> 156.

52 Procédures de l'Amirauté de Plaisance sur la reprise de l'Élisabeth de Ciboure par Jean Monjeau, capitaine du corsaire la Sainte-Reine Thérèse de Plaisance, 13 mai 1711, ANC, MG3-I-G5, vol. 213, f<sup>o</sup> 165.

53 Vente du vaisseau Saint-Louis et de son chargement, qui a été pris en chasse par un bâtiment anglais et repris par Nicolas Tanqueray, 18 septembre, 15 octobre 1709, ANC, MG1-G3, 7/175, pièce 230; et Requête et vente par le Sieur Fontaine, capitaine du Saint-Louis, pris par un corsaire, 10 juillet 1711, ANC, MG1-G3, 8/176, pièces 50-51.

capture initiale, Rapiot n'a eu droit, conformément à l'ordonnance du roi de 1681<sup>54</sup>, qu'au tiers des revenus à titre de dédommagement pour la « rescousse » du *Saint-Georges*, les deux tiers restants devant être restitués aux bourgeois-propriétaires-armateurs de ce navire<sup>55</sup>.

La prudence est de mise dans une mer qui grouille d'ennemis. En 1711, après s'être emparé de l'*Élisabeth*, une barque de pêche de 35 tonneaux de la Nouvelle-Angleterre, le commandant du *Dorade* aperçoit à la hauteur du Cap de Sable, en Acadie, une flotte d'environ 35 navires de guerre anglais. Les prisonniers anglais à son bord lui disent que cette escadre s'en va à Boston avant d'aller assiéger Québec. Pris en chasse par l'un des vaisseaux, le commandant français décide au bout d'une journée de faire route vers Plaisance<sup>56</sup>. On s'attend néanmoins à ce que les corsaires prennent leur rôle militaire au sérieux. La Cour de l'Amirauté fera enquête en ce sens en 1713, afin d'établir si Louis de Foulquy, capitaine du *Saint-Jean*, de Saint-Jean-de-Luz, a fait son devoir cette année-là lors d'une bataille opposant plusieurs navires français aux ennemis anglais<sup>57</sup>.

D'autres adversaires se dressent devant les corsaires, qui doivent aussi affronter les intempéries. En avril 1711, le *Sainte-Ursule*, de Saint-Jean-de-Luz, s'empare d'un brigantin anglais chargé de riz. Une tempête se lève bientôt à l'ouest, forçant le commandant Oger Dolobaratz à jeter une chaloupe à la mer. Au lever du jour, son navire prend l'eau et les « grands coups de mer » lui font perdre environ 80 barriques de sel<sup>58</sup>. Au cours du même printemps, Claude Dupleix dit Silvain tire avantage du temps inclément au large de Port-Rasoir, en Acadie. Il capture un bateau à qui le gros temps a fait perdre ses voiles et qui prend l'eau, et transborde les marchandises dans son navire. Rendu au havre de Pobomcoup, sur les côtes acadiennes, il vend le blé, le porc et les clous aux habitants et aux Amérindiens et remet la prise endommagée aux prisonniers anglais pour leur permettre de retourner à Boston<sup>59</sup>. Quand le bateau capturé est jugé en trop mauvais état, on peut l'incendier une fois la cargaison transbordée. Par exemple, Pierre Claverie fait brûler la *Galère d'Amsterdam* après en avoir retiré le tabac et Hughes Paul fait de même avec le *Blessin* parce qu'il est lui-même poursuivi par un autre navire anglais près de la baie de Trinité, à Terre-Neuve<sup>60</sup>.

Les capitaines-corsaires s'emparent à l'occasion de bâtiments abandonnés par leur

54 Ordonnance de la Marine, Du mois d'Aoust 1681. Commentée & Conférée avec les anciennes Ordonnances, Et le Droit Écrit : avec les nouveaux Reglemens concernans la Marine (Paris, 1714), livre troisième, titre IX (des prises).

55 Requête de Michel Tanqueray, 26 juillet 1708, ANC, MG1-G3, 7/175, pièce 104.

56 Procédures pour l'*Élisabeth* de Piscadouet, prise par la *Dorade*, 10 juillet 1711, ANC, MG3-I-G5, vol. 213, f<sup>o</sup> 154.

57 Enquête au sujet du Sieur Foulguy, capitaine du *Saint-Jean*, 8 mai 1713, ANC, MG1-G3, 8/176, pièce 16.

58 Jugement du Conseil des Prises accordant à Dolobarah, commandant du *Sainte-Ursule*, le produit de la prise la *Providence*, 16 avril 1715, ANC, MG3-I-G5, vol. 267, f<sup>o</sup> 147.

59 Procédures de l'Amirauté de Plaisance sur la prise le *Dragon* par Claude Silvain, 11 mai 1711, ANC, MG3-I-G5, vol. 213, f<sup>os</sup> 166-168.

60 Jugement du Conseil des Prises accordant à Claveri, commandant du *Saint-Esprit* de Nantes, le produit de la vente des effets de la *Galère d'Amsterdam*, 16 janvier 1708, ANC, MG3-I-G5, vol. 245, f<sup>o</sup> 35; et Jugement du Conseil des Prises confisquant le produit de la prise le *Blessin*, 26 février 1709, ANC, MG3-I-G5, vol. 247, f<sup>o</sup> 217.



équipage. C'est ce qui arrive à Claude Dupleix dit Silvain en avril 1711, quand l'un de ses navires, le *Chiquette*, se lance à la poursuite du *Dragon* au large de Cape Cod. Après l'abordage, Dupleix dit Silvain constate que l'équipage a atteint la rive en canot et que le bateau est sans cargaison. Il décide alors de faire couler sa proie. Le lendemain, il se lance à la poursuite d'une flotte de 24 petites barques de pêche à la hauteur de Cape Cod. L'équipage de quatre des plus gros bateaux ayant pris la fuite avant le naufrage, Dupleix dit Silvain décide de limiter ses ambitions à la prise d'un bâtiment mouillé à l'ancre<sup>61</sup>.

De retour à Plaisance, les corsaires souhaitant faire enregistrer leurs prises doivent déposer leur requête au greffe de l'Amirauté qui, dans la perspective d'une déclaration de « bonne prise », organise sans tarder la vente publique du navire et de ses marchandises. Le tonnage moyen de la vingtaine de prises pour lesquelles nous avons des données est de 101,4 tonneaux, les plus imposants navires étant le *Loyal*, de Londres, de 500 tonneaux, et la *Galère Stanhope*, de 350 tonneaux. Des données sur l'équipage de 14 de ces prises nous permettent d'établir une moyenne de 17,5 hommes par navire. Les plus gros équipages sont ceux du *Loyal*, qui compte 50 matelots, et de la *Galère Stanhope*, qui en compte 64. Entre 1705 et 1710, on dénombre 18 requêtes pour la vente des prises dans les archives du greffe de Plaisance, impliquant au moins 22 bateaux anglais (voir le tableau 5). Plusieurs résidents de Plaisance figurent parmi les dépositaires, dont Guillaume Delort, Joseph Lartigue, Charles Mahier, François Baucher (Boschet) dit Saint-Martin et Georges de Lasson le jeune. Nicolas Boitier dit Bérichon, armateur du corsaire le *Content*, commandé par Claude Dupleix dit Silvain, déclare que ce dernier ramène le *Timothy*, chargé de blé et de viande. Il demande que la prise soit déclarée bonne et que les marchandises de son chargement soient vendues au profit des armateurs, du capitaine et des membres de l'équipage du *Content*. Le juge François Durand La Garenne accepte de faire décharger et mettre en magasin les marchandises du navire anglais<sup>62</sup>.

Le temps est un facteur important puisqu'on ne veut surtout pas voir la marchandise se détériorer et ainsi perdre de la valeur avant la vente publique. La requête déposée par Bernard Corbet à la suite de la prise de l'*Aventure*, en septembre 1705, insiste sur l'urgence de faire décharger ce bâtiment qui est en train de « s'ensabler ». Sa cargaison contient principalement de la mélasse et du bois. Corbet appréhende le dépérissement de la mélasse et « ne trouvait pas lieu de pouvoir envoyer le bois en France par le peu de vaisseaux qui vont en ce lieu<sup>63</sup> ».

61 Procédures de l'Amirauté de Plaisance sur les prises la Béguine et le Sloupe des Plongeurs, effectuées par Claude Silvain, commandant du Content, 11 mai 1711, ANC, MG3-I-G5, vol. 213, f<sup>os</sup> 166-168.

62 Prises de l'Aigle et du Timothy par Claude Silvain, 1 juin 1711, ANC, MG3-I-G5, vol. 213, f<sup>o</sup> 162.

63 Requête de Bernard Corbet, maître sur l'Aventure, 7 septembre 1705, ANC, MG1-G3, 7/175, pièce 37.

Tableau Cinq  
Requêtes déposées au greffe de l'Amirauté de Plaisance  
et sollicitant la vente publique des prises par l'Amirauté, 1705-1710

Année	Dépositaires	Capitaine	Corsaire	Prise
1705	Rousselot-Joliet		<i>Philipeaux</i>	<i>Aventure</i>
1705		Martin Sopitte	<i>St-Pierre</i>	
1705		François Levivray	<i>Joseph</i>	<i>Société</i>
1708	Delort-Lartigue	Étienne Piednoir	<i>Sage Salomon</i>	<i>Donatristo</i>
1708	Michel Tanguerey		<i>St-Georges</i>	
1708		Joseph Lafosse		<i>Hemp</i>
1708	François Baucher	Hughes Paul	<i>St-Martin</i>	<i>Spirouel</i> <i>Élisabeth</i> <i>Dolphin</i> <i>Dolphin</i> <i>Hopels</i> <i>Corvette</i>
1709	Joseph Lartigue	Philibert Genier		
1709		Jacques Duparc	<i>Gaillarde</i>	Prise anglaise
1709	Charles Mahier		<i>Grand Joseph</i>	<i>St-Louis</i>
1709	Louis Denys La Ronde		<i>Vénus</i>	Prise anglaise
1710	François Baucher	Richard Dubois	<i>St-Martin</i>	<i>Jeanne</i>
1709	Charles Beufve	Nicolas Tanqueray	<i>Grand Joseph</i>	<i>St-Louis</i>
1710		F.-M. Belestre	<i>François</i>	<i>L'Espidouel</i>
1710	Pierre Darant	Sr Levasseur	<i>Pontchartrain</i>	Prise anglaise
1710	Georges de Lasson	Gaspard Zemard	Parti de Plaisance	<i>Valeur</i> <i>Marie</i>
1710	Gilles Lefebvre		<i>J.-B. Alexis</i>	Morue

Source : ANC, MG1-G3.

Les corsaires doivent parfois faire plusieurs requêtes avant que l'on autorise la vente publique de la prise et de sa cargaison. Le capitaine Joseph Lafosse, qui détient une commission du gouverneur Philippe Pastour de Costebelle en date du 24 juillet 1708, soumet son rapport de course le 27 du même mois. Il demande alors que le *Hemp*, avec sa cargaison de sel, de pain et de viande, lui soit « attribué de bonne prise et vendu ». Joseph Lafosse, avec son équipage de 80 matelots, s'est également emparé du *Pélican* dans la baie de Trinité, sur les côtes anglaises de Terre-Neuve, course qui lui a rapporté 35 quintaux de pain et 12 quintaux de bœuf et de suif. La deuxième requête vise à faire accélérer le déchargement du pain, qui risque de pourrir, et la troisième signale que la cargaison étant maintenant en magasin, il est temps de la vendre « judiciairement »<sup>64</sup>.

Une fois proclamée et affichée, la vente aux enchères a lieu pendant trois jours

64 Trois requêtes de Joseph Lafosse, 28 juillet 1708, ANC, MG1-G3, 7/175, pièces 105-107.

consécutifs sous l'œil attentif de l'armateur et des officiers suivants, toujours présents : le commis à la recette des droits de l'Amirauté Jean-Chrysostôme Loppinot, le juge François Durand La Garenne et le greffier et notaire royal Jean Basset. Le receveur des droits de Sa Majesté, Charles Mahier, s'ajoute à ce groupe lors des séances de la Cour de l'Amirauté. Bien que peu de bilans des ventes publiques soient disponibles, on est à même d'identifier 27 acheteurs ayant participé à la vente aux enchères du *Timothy*, du *Dragon*, de l'*Élisabeth*, du *Sloupe des Plongeurs* et de l'*Anne*<sup>65</sup>. Le tableau 6 n'énumère que les acheteurs ayant déboursé au moins 1 000 livres. Y figurent quelques marchands-armateurs prospères habitant à Plaisance tels que Nicolas Boitier dit Bérichon, Jean Chevalier, Pierre Carrerot, Claude Dupleix dit Silvain, Jean-Baptiste Genesis et Guillaume Delort. À Plaisance, les achats sont payables en lettres de change valables en France, en morue sèche et marchande, ou en argent comptant.

Lors de la vente du *Diligente*, de Boston, le marchand Guillaume Delort dépose successivement des offres d'achat de 1 200 livres, 1 400 livres et 1 700 livres pour le navire anglais. L'offre de François-de-Sales Amariton se chiffre à 1 300 livres. À l'occasion de la vente publique des marchandises du sloop anglais *Élisabeth*, Guillaume Delort achète 1 000 morues vertes pour environ 100 livres, trois barriques de sel à 12 livres la barrique et du tabac à environ 15 livres le quintal<sup>66</sup>. Le juge François Durand La Garenne achète le bâtiment pour 600 livres<sup>67</sup>. Lors de la vente publique du *Rebecca*, de la Virginie, le bourgeois et commis à la direction du *Saint-Jean-Baptiste* achète du tabac pour 4 358 livres et débourse 1 200 livres pour l'achat du navire<sup>68</sup>. Dans le cas du *Timothy* (voir le tableau 7), les enchères se déroulent principalement entre Nicolas Boitier dit Bérichon et Jean-Baptiste Genesis, qui les font passer de 1 100 livres à 2 100 livres. Le navire est finalement adjugé à Jean Chevalier pour 2 400 livres. Antoine Paris, l'armateur du corsaire *Sainte-Reine-Thérèse*, de Plaisance, sous le commandement de Jean Monjeau, obtient 4 000 livres de Louis de Foulquy pour l'*Élisabeth*. En mai 1711, les ventes publiques du *Sloupe des Plongeurs* et de la *Béguine* pris par le capitaine Claude Dupleix dit Silvain rapportent au-delà de 5 000 livres à Nicolas Boitier dit Bérichon, propriétaire et armateur du *Content*<sup>69</sup>.

65 Lors de la vente publique du *Anne*, il est annoncé que ceux qui achètent des marchandises pour moins de 100 livres doivent payer en argent comptant, alors que ceux dont les achats dépassent ce montant payent en août en argent comptant ou en morue marchande sur la grave du sieur Chevalier.

66 Prise et vente de la *Diligente* de Boston, 10 juillet 1711, ANC, MG3-I-G5, vol. 213, f<sup>o</sup> 153.

67 Prise et vente de l'*Élisabeth*, s.d., 1711, ANC, MG3-I-G5, vol. 213, f<sup>o</sup> 153.

68 Prise et vente du *Rebecca*, 1 juillet 1711, ANC, MG3-I-G5, vol. 213, f<sup>o</sup> 151.

69 Prises et ventes de la *Béguine* et du *Sloupe des Plongeurs*, 11 mai 1711, ANC, MG3-I-G5, vol. 213, f<sup>os</sup> 166-168.

Tableau Six  
Valeur des achats effectués par des habitants de Plaisance  
lors des ventes publiques de prises anglaises, 1711 et 1712

Nom	Valeur des achats (en livres)
Nicolas Boitier dit Bérichon	14 228
Louis de Foulquy	9 336
Jean Chevalier	6 667
(?) Varrieu	2 952
(?) Comporte	2 785
Antoine Paris	2 320
(?) Deresy	2 136
Laurent Micoïn	1 665
Pierre Carrerot	1 619
Claude Dupleix dit Sylvain	1 619
Martin Descout	1 546
Jean-Baptiste Genesis	1 430
Guillaume Delort	1 700
François-de-Sales Amariton	1 300

Source : ANC, MG3-I-G5.

Tableau Sept  
Cargaison du Timothy lors de la vente publique, 1711

60 sacs de pain	2 barils d'étoffe
80 barils de beurre	2 coffres
66 barils de bœuf	2 barils de fourrure
1 botte de pois	1 baril de marchandise (?)
5 barils de fromage	2 barils de bière
7 tiersons de farine	18 caisses de chandelles
8 barriques de suif	8 caisses de savon
67 barils de lard	1 barrique de grès
1 petit baril de pipes	3 barils de clous

Source : Prises de l'*Aigle* et du *Timothy* par Claude Silvain, 1711, ANC, MG3-I-G5, vol. 213, f<sup>o</sup> 162,

La plupart des revenus de la vente publique des prises anglaises qui revient à l'État est tirée des frais administratifs et des redevances que les corsaires doivent acquitter. Ces coûts se répartissent en cinq catégories : 1) le déchargement, l'entreposage et la garde des marchandises, le recours à un interprète ou à un tambour, ou encore les frais de renvoi de prisonniers anglais; 2) le paiement d'une somme équivalant à quatre

deniers pour chaque livre de la valeur brute du produit de la vente publique, versée au fonds des invalides de la Marine française; 3) les frais de justice découlant de la vente (voir le tableau 8); 4) le paiement du dixième du produit de la vente, versé à la l'Amirauté, ce «*provenu*» étant le plus lucratif; et 5) les frais de garde. Entre 1702 et 1713, le revenu total des prises amenées à Plaisance se chiffre à 703 138 livres. Sur les 600 086 livres que valent au total les 66 prises amenées à Plaisance et jugées bonnes par la Cour de l'Amirauté, 522 172 livres vont aux corsaires (87 %) et 70 703 livres à la Cour de France (11,7 %) (voir le tableau 9). Chaque prise rapporte en moyenne 9 082 livres, dont 7 911 livres aux corsaires et 1 071 à l'État. À titre d'exemple, le capitaine Claude Dupleix dit Silvain, qui figure parmi les grands corsaires de Plaisance, réussit cinq prises en 1711 à bord du *Content*, armé par Nicolas Boitier dit Bérichon, pour une valeur totale de 28 086 livres, dont 5 953 vont à l'État (voir le tableau 10).

Tableau Huit  
Frais de justice liés à la vente publique du Guillaume de Grèce

---

Jean Basset (greffier)	187 livres 13 sols 4 deniers (pour les 4 deniers la livre)
Taxe de frais de garde	162 livres (18 jours)
Taxe des frais de justice pour la vente	21 livres
Audition du capitaine anglais	9 livres
Appointement de 3 requêtes	18 livres
Frais de vente	198 livres
Six sessions de livraison des marchandises	500 livres

---

Source : Jugement du Conseil des Prises accordant au capitaine Porter le produit de la prise *Le Guillaume de Grèce*, 16 avril 1715, ANC, MG3-I-G5, vol. 257, f<sup>o</sup> 156. Ceci n'est qu'un tableau général omettant un grand nombre de détails. Nous avons regroupé le tout à l'intérieur de grandes rubriques.

La Cour de l'Amirauté de Plaisance doit parfois prendre des mesures pour récupérer les sommes dues à l'État. En 1709, Joseph Lartigue somme Laurent Dolonde, commandant du *Saint-Antoine de Padoue*, de Bayonne, de lui livrer les marchandises convenues par marché avec les armateurs. Dolonde refuse en disant que son navire a été pris par les ennemis et que, ayant dû le racheter à son compte pour 7 500 livres, il se considère libre de disposer des marchandises à sa convenance<sup>70</sup>. En 1711, François Baucher (Boschet) dit Saint-Martin dépose une requête contre Georges de Lasson le jeune, qui a fait la recette de la prise *Perle de Basteible* et qui doit payer les droits à Jean-Chrysostôme Loppinot, commis à l'Amirauté. Loppinot intervient lui-même en émettant une sommation contre François Baucher (Boschet) dit Saint-Martin, qui doit

70 Sommation de Joseph Lartigue au Sieur Dolonde de lui livrer les marchandises convenues par marché avec les armateurs du *Sainte-Antoine de Padoue*, de Bayonne, 17 mai 1709, ANC, MG1-G3, 7/175, pièce 158.

1 139 livres pour le dixième du « provenu-revenu » de la vente judiciaire de ce même navire<sup>71</sup>. Et en juin 1711, Jacques Vinet, contremaître du *Saint-Antoine*, de Québec, naufragé à la baie Saint-Georges, à Terre-Neuve, se plaint du comportement du juge de la Cour de l'Amirauté, François Durand La Garenne. D'après Vinet, gardien du *Sloupe des Plongeurs* capturé par le *Content*, sous les ordres du capitaine Claude Dupleix dit Silvain, Durand La Garenne aurait pris du blé, du saindoux et d'autres marchandises à bord de la prise anglaise sans l'autorisation de l'armateur, Nicolas Boitier dit Bérichon, et aurait même proféré des menaces contre le gardien du bateau<sup>72</sup>.

L'État s'empare en outre des revenus tirés des 20 prises confisquées par la Cour de l'Amirauté, soit 103 052 livres. Les grands perdants à cet égard sont les corsaires basés à Plaisance, qui ont ramené 15 d'entre elles (voir le tableau 10). Hughes Paul (6) et Julien Camert (3) perdent à eux seuls 38 672 livres. Les corsaires dont les prises sont confisquées ne détenaient généralement pas de commission de guerre. C'est pour cette raison que les revenus générés par la capture du *Richard Marie* échappent à Martin Sopotte<sup>73</sup> Jean Lafosse, qui s'empare du *Fisher*, un bateau de pêche anglais, le 11 juin 1705, à un mille marin de son habitation, n'avait pour sa part qu'une commission effective le 19 du même mois, même si elle lui avait été accordée le 2 mai<sup>74</sup>. Le Conseil des prises remettra par ailleurs à Joseph Lafosse le produit, confisqué par la Cour de l'Amirauté, de la prise d'un bâtiment anglais et du pillage de quelques habitations, réalisés dans la baie de Trinité le 17 août 1708, jugeant que l'absence de documents de commission à Plaisance justifiait le fait qu'il n'ait pas eu en main les papiers requis<sup>75</sup>. Le juge François Durand La Garenne, qui refuse d'obtempérer à ces ordres venus de France, est condamné à payer des intérêts à Joseph Lafosse jusqu'au jour de la restitution en guise de dédommagement, réprimande visant selon toute évidence l'administrateur fautif (dont on ne sait pas s'il était en conflit d'intérêts) et non le particulier<sup>76</sup>.

71 Requête de Saint-Martin contre de Lasson pour la recette de la prise la Perle de Basteible, 24 janvier 1711, ANC, MG1-G3, 8/176, pièce 10; et Sommation à Martin Bochet de payer à Loppinot le provenu de la vente judiciaire de la Perle de Basteible, 22 janvier 1711, ANC, MG1-G3, 8/176, pièce 8.

72 Déclaration de Jacques Vinet, contremaître du vaisseau Saint-Antoine de Québec, 3 juin 1711, ANC, MG1-G3, 8/176, pièce 31.

73 Jugement du Conseil des Prises concernant la prise Richard Marie conduite à Plaisance par Martin de Loppitte, 25 janvier 1706, ANC, MG3-I-G5, vol. 241, f<sup>o</sup> 95.

74 Jugement du Conseil des Prises concernant la prise du Fisher à Terre-Neuve, 7 février 1707, ANC, MG3-I-G5, vol. 243, f<sup>o</sup> 221.

75 Jugement du Conseil des Prises confisquant au profit de l'Amiral le produit de la prise Hope par Joseph de La Fosse, 11 mars 1709, ANC, MG-I-G5, vol. 247, f<sup>o</sup> 247.

76 Jugement du Conseil des Prises condamnant Durand La Garenne à remettre à Jean de La Fosse le produit de la prise Hope, 30 juin 1711, ANC, MG-I-G5, vol. 250, f<sup>o</sup> 728.

Tableau Neuf  
Revenus enregistrés des bonnes prises amenées à Plaisance, 1702-1713  
(corsaires métropolitains et de Plaisance)

---

Année	Revenus	Revenus des corsaires	Revenus de l'État	Nombre de prises
1702	8 157	7 291	866	1
1703	38 262	34 063	4 199	3
1704	44 914	39 465	5 449	4
1705	13 991	12 345	1 646	2
1706	15 704	14 025	1 679	4
1707	163 447	145 903	17 544	10
1708	60 328	47 827	6 225	6
1709	24 732	21 824	2 908	5
1710	133 559	119 374	14 185	14
1711	80 755	66 921	13 798	14
1712	15 168	12 065	2 104	2
1713	1 069	1 069	100	1
Total	600 086	522 172	70 703	66

---

Source : ANC, MG3-I-G5.

Tableau Dix  
Valeur économique de la course pour quelques corsaires basés à Plaisance  
(en livres)

A-Bonnes prises			
Corsaire	Coûts administratifs	Revenu net	Navire
Miguel Daccarrette	4 264	36 556	<i>Valeur</i>
Claude Silvain	5 953	28 086	<i>Content</i>
Jean Morcoche	1 958	16 156	<i>Marie-Jeanne</i>
Jean Monjeau	2 205	9 508	<i>Ste-Reine-Thérèse</i>
François-M. Belestre	1 214	10 202	<i>François</i>
Jean Rodrigue	665	6 514	<i>Sainte-Anne</i>
Richard Dubois	345	2 778	<i>Saint-Martin</i>
Total	16 604	109 800	
B-Prises confisquées			
<i>Corsaire</i>	<i>Nombre de prises</i>		<i>Valeur</i>
<i>Julien Camert</i>	3		28 259
Joseph Quion	1		18 983
Hughes Paul	6		10 413
Jean Lafosse	1		6 697
Chavenacle	2		2 641
Trotel dit Amus	1		6 497
Saint-Ovide	1		1 475
Total	15		74 965

Source : ANC, MG1-G3.

Les marchandises provenant de la course peuvent être des plus cruciales dans la colonie en cas de disette. Par exemple, le 7 décembre 1702, un détachement revient d'une course sur les côtes anglaises. Il ramène un charroi chargé de 80 quintaux de biscuits, de viande salée et « autres menus pillages ». Le produit de cette course permet d'éviter la famine, car Philippe Pastour de Costebelle fait distribuer ces vivres pour soulager la misère des habitants. En plus des biscuits, ceux-ci reçoivent du pain, de la viande, de la mélasse, du tabac, de la farine, des ustensiles de pêche, des meubles et hardes<sup>77</sup>. Certaines marchandises sont destinées à d'autres marchés. En juin 1702, après s'être emparé du *François*, le corsaire Denis Bécart en fait enlever le tabac qu'il transfère à son bord à son profit. Toutefois, rendu à Plaisance, il fait charger 28 barriques d'huile, de morue et d'autres marchandises au profit de marchands de Saint-Malo<sup>78</sup>. Pour expliquer que des marchandises ne sont pas toujours mises en vente lors

<sup>77</sup> Mémoire de Costebelle, s.d., 1702, ANC, MG1-C11C, vol. 3, f<sup>os</sup> 317-320.

<sup>78</sup> Jugement du Conseil des Prises accordant à Denis Bécart le produit de la prise du *François*, 6 janvier 1703, ANC, MG3-I-G5, vol. 235, f<sup>o</sup> 31.



des ventes publiques des prises, certains disent qu'elles ne sont pas « propres pour le pays », par exemple le sucre et le coton trouvés sur le *Georges*, de Cork<sup>79</sup>, de même que le tabac faisant partie de la cargaison du *Douvre*, de Bristol. Le juge François Durand La Garenne décrète alors qu'il y a trop de tabac pour qu'il soit entièrement écoulé à Plaisance et suggère plutôt de l'exporter en Espagne ou en France au profit des armateurs du corsaire-preneur, dont le sieur Guillaume Delort<sup>80</sup>.

Pour conclure, on peut dire qu'à Plaisance la course est dominée, comme la pêche et le commerce, par deux groupes de marchands-bourgeois-armateurs, soit les habitants du port terre-neuvien, très actifs, et les métropolitains. La course constitue une activité commerciale et militaire d'importance pour la France et sa colonie, aux risques et périls des investisseurs et, surtout, des capitaines et des matelots qui font face, en mer, à l'ennemi et aux intempéries. Durant la guerre de Succession d'Espagne, et peut-être même dès la dernière décennie du 17<sup>e</sup> siècle, le sort financier de Plaisance repose autant sinon davantage sur les exploits des capitaines-corsaires que sur l'habileté de la colonie à vendre sa morue sur les marchés de l'empire ou à l'étranger. En effet, le revenu que la course procure aux habitants, aux officiers et à l'administration coloniale n'est pas à négliger, suppléant aux maigres salaires des individus et au financement limité de la colonie. Il est par ailleurs impossible d'établir quelle est la contribution de Plaisance au revenu total de la course française<sup>81</sup>.

La course représente ensuite une occasion privilégiée de souder des amitiés durables et profitables entre les marchands, les capitaines et les officiers de la garnison. C'est ainsi que des marchands-armateurs obtiennent les services de capitaines-corsaires aguerris, en s'associant parfois aux administrateurs, eux-mêmes fort engagés dans ce commerce malgré (ou à cause) de leurs fonctions officielles. Même s'il est difficile de comparer le revenu de la course à celui de la pêche, on peut croire que c'est en menant de front ces activités que certains marchands-armateurs de Plaisance s'assureront une place de choix dans le commerce de la morue à l'île Royale après 1715, une fois Terre-Neuve aux mains des Anglais. Les exploits de certains corsaires leur ont même permis d'obtenir le commandement d'unités de la Marine royale ou encore des postes de capitaine de port à Louisbourg, capitale de la nouvelle colonie du Cap-Breton. Bien qu'il soit difficile de comparer les retombées de la course à Plaisance et dans les capitales acadienne et canadienne de Port-Royal et de Québec, il n'en demeure pas moins que le plus grand nombre de prises amenées dans le port terre-neuvien témoigne de la plus grande dépendance de la population de Plaisance envers les produits de l'extérieur en l'absence d'une agriculture de subsistance, et de l'importance cruciale qu'y prend la course pendant la guerre de Succession d'Espagne.

79 Jugement du Conseil des Prises attribuant à Boisbriant Levesque et LaRue, commandants du *Juste* et du *Hasardeux*, le produit de la prise le *Georges*, de Cork, 20 juin 1704, ANC, MG3-I-G5, vol. 237, f<sup>o</sup> 398.

80 Procès verbal de la vente publique de la prise le *Douvre* de Bristol, 31 août 1710, ANC, MG3-I-G5, vol. 213, f<sup>o</sup> 151.

81 Dans son analyse des revenus générés par la course anglaise, Meyer estime que cette guerre rapporte environ 550 000 livres sterling (11 millions de livres), soit une moyenne annuelle de 50 000 livres sterling (1 million de livres). En janvier 1712, 2 239 prises ont déjà été jugées par la High Court of Admiralty. Voir Meyer, « English Privateering in the War of the Spanish Succession... », p. 435, 445 et 446.