

Université de Montréal

**Le fonctionnement des amirautés dans les colonies françaises de l'Amérique du Nord**

*Plaisance, Québec et Louisbourg, 1690-1760*

Par

Caroline Gendron

Département d'Histoire, Université de Montréal, Faculté des arts et des sciences

Mémoire présenté en vue de l'obtention du grade de maître en Histoire

avril 2023

© Caroline Gendron, 2023

Université de Montréal  
Faculté des études supérieures

---

*Ce mémoire intitulé*

**Le fonctionnement des amirautés dans les colonies françaises de l'Amérique du Nord**

*Plaisance, Québec et Louisbourg, 1690-1760*

Présenté par Caroline Gendron

*A été évalué par un jury composé des personnes suivantes*

Thomas Wien  
Président-rapporteur

Helen Dewar  
Directrice de recherche

Catherine Desbarats  
Membre du jury

## RÉSUMÉ

La guerre de course européenne connaît son apogée au XVIII<sup>e</sup> siècle, en particulier durant la guerre de Succession d'Espagne (1701-1713). Cette activité a des répercussions jusque dans les colonies, qui sont éventuellement dotées des institutions nécessaires au jugement des prises ramenées par les corsaires, les amirautés. Le fonctionnement de ces dernières est géré par l'Ordonnance de la Marine de 1681, autant en France que dans les colonies françaises. Alors que le jugement des prises en métropole a été l'objet d'étude de quelques auteurs, il n'y a pas d'étude qui explore en détail ce sujet dans les colonies. Ce mémoire pose alors la question suivante : comment se déroule le jugement des prises dans les amirautés coloniales au XVIII<sup>e</sup> siècle, plus précisément de 1690 à 1760 dans les ports de Plaisance, Québec et Louisbourg ? Pour répondre à cette question, les réponses de l'Amiral de la sous-série G5 ont permis la construction d'un portrait statistique préliminaire pour commencer à faire ressortir les éléments qui caractérisent les procédures des amirautés coloniales (chapitre 1). Ensuite, les procès-verbaux du port de Plaisance ont servi à reconstituer en détail ces procédures et à identifier les similarités et les différences avec les procédures menées dans la métropole (chapitre 2). Finalement, on a voulu chiffrer l'importance des jugements relatifs à la course dans la charge des amirautés dans son ensemble. Pour cela, on s'est appuyé sur le fonds de l'amirauté de Québec et de Louisbourg et le fonds d'archives notariés de Plaisance. Cette analyse nous a permis de voir le rôle de l'amirauté dans chaque port, un rôle fortement influencé par le caractère socio-économique et géographique du port (chapitre 3). Ce qui ressort de l'étude, c'est la similarité des procédures suivies dans les amirautés coloniales par rapport à leurs homologues métropolitains ainsi que l'adaptation de certaines caractéristiques au contexte colonial.

Mots-clefs : **Colonies françaises ; Amirauté ; Course ; Québec ; Plaisance ; Louisbourg ; Atlantique**

## **ABSTRACT**

Privateering was at its all-time high in the eighteenth century, specifically during the War of Spanish Succession (1701-1713). The increase in this activity had particular consequences in the colonies and, in fact, precipitated the foundation of the first admiralty in French North America, at Plaisance. Colonial admiralties were to follow the instructions of the *Ordonnance de la Marine* of 1681, just like their French counterparts. While there are a few studies of the judgement of prizes in metropolitan admiralties, there are no studies that examine in detail how this procedure unfolded in colonial admiralties. This thesis asks, therefore, the following question: how did the colonial admiralties judge prizes in the eighteenth century, specifically from 1690 to 1760, in the ports of Plaisance, Québec and Louisbourg? To answer this question, the responses of the Admiral of France in the subseries G5 were used to make a preliminary statistical portrait to illuminate the main characteristics of captured prizes and their adjudication in the colonies (chapter 1). Then, records of proceedings of the Admiralty of Plaisance from the subseries G5 were used to reconstitute the judgement of prizes in detail and to identify the similarities and differences between colonial and metropolitan adjudication. Finally, in order to better understand the place of privateering in the admiralty's overall activity, we examined how the volume of these cases compared to that of other types before the same institution. To do so, we consulted the *fonds de l'amirauté de Québec* and the *fonds de l'amirauté de Louisbourg*, with the notarized records of Plaisance. This analysis allowed us to see the particular role played by the admiralty in each port, a role shaped by the latter's socioeconomic and geographic character (chapter 3). Main findings of the study include the similarity in procedures in metropolitan and colonial admiralties as well as the specific adaptations that were made to the colonial context.

**Keywords: French Colonies ; Admiralty ; Privateering ; Québec ; Plaisance ; Louisbourg ; Atlantic**

Table des matières	
RÉSUMÉ	i
ABSTRACT	ii
LISTE DES GRAPHIQUES	1
REMERCIEMENTS	2
INTRODUCTION	4
CHAPITRE 1 — LA GUERRE DE COURSE DANS LES COLONIES : MISE EN CONTEXTE DE STATISTIQUES ET SPÉCIFICITÉ DES AMIRAUTÉS COLONIALES	28
1.1. L'importance de la guerre de course au XVIII <sup>e</sup> siècle	28
1.1.1 Le commerce transatlantique et la concurrence européenne	28
1.1.2. La course dans les colonies : son développement et ses institutions	33
1.2. La course en Amérique du Nord française : un portrait statistique	35
1.2.1 Plaisance : au cœur de la course coloniale française	37
1.2.2 Louisbourg : héritière corsaire de Plaisance ?	47
1.2.3 Québec, les amirautés métropolitaines et les procédures menées par deux amirautés ou plus	55
3. Les particularités des réponses de l'Amiral concernant les colonies	60
CHAPITRE 2 — LE FONCTIONNEMENT DES AMIRAUTÉS EN COLONIES : LE CAS DE PLAISANCE	64
2.1. Le Conseil des prises : une cour de justice à la tête des corsaires français	64
2.2 La procédure de jugement des prises à Plaisance : procès-verbaux et réponses de l'Amiral	69
2.3 La course : portrait politico-social et économique	80
2.4 Les réponses de l'amiral : le développement de l'amirauté de Plaisance	92
2.4.1 L'instauration des amirautés coloniales : une décision forcée par les corsaires ?	92
2.4.2 Gouverneurs et juges : rivalités ou coexistence ?	95
CHAPITRE 3 — LA COURSE : UNE ACTIVITÉ PARMIS TANT D'AUTRES DANS LES AMIRAUTÉS COLONIALES ?	99
3.1 L'activité des amirautés coloniales : un portrait statistique sommaire	99
3.1.1 Plaisance, Québec et Louisbourg : des activités représentatives de leur réalité	102
3.2 La diversité des activités des amirautés coloniales	105
CONCLUSION	116
BIBLIOGRAPHIE	122

## LISTE DES GRAPHIQUES

Graphique 1.1 Lieu des prises enregistrées à l'amirauté de Plaisance, 1693-1715	40
Graphique 1.2 Provenance des prises enregistrées à l'amirauté de Plaisance, 1693-1715	41
Graphique 1.3 Destination des prises enregistrées à l'amirauté de Plaisance, 1693-1715	42
Graphique 1.4 Marchandises (vivres) des prises enregistrées par l'amirauté de Plaisance, 1693-1715	43
Graphique 1.5 Marchandises (plantation) des prises enregistrées à l'amirauté de Plaisance, 1693-1715	44
Graphique 1.6 Marchandises (manufacturés) des prises enregistrées par l'amirauté de Plaisance, 1693-1715	44
Graphique 1.7 Lieu des prises enregistrées par l'amirauté de Louisbourg, 1744-1757	49
Graphique 1.8 Provenance des prises enregistrées à l'amirauté de Louisbourg, 1744-1757	51
Graphique 1.9 Destination des prise enregistrées à l'amirauté de Louisbourg, 1744-1757	51
Graphique 1.10 Marchandises (vivres) enregistrées à l'amirauté de Louisbourg, 1744-1757	54
Graphique 1.11 Marchandises (plantation)enregistrées à l'amirauté de Louisbourg, 1744-1757	54
Graphique 1.12 Marchandises (manufacturées) enregistrées à l'amirauté de Louisbourg, 1744-1757	55
Graphique 3.1 Catégories de documents notariés à Plaisance,	103
Graphique 3.2 Catégories de documents du fonds de l'amirauté de Québec, 1741-1760	104
Graphique 3.3 Catégories de documents du fonds de l'amirauté de Louisbourg,1718-1758	105
Tableau 3.1 Les catégories des documents notariés de Plaisance, Québec et Louisbourg	99
Tableau 3.2 Officiers de justice opérant dans plus d'une institution à la fois, Québec	112

## REMERCIEMENTS

Tout d'abord, j'aimerais remercier ma directrice, Mme Helen Dewar. J'ai eu beaucoup de doutes et de défis à surmonter durant les trois années qui auront été nécessaires pour terminer mon mémoire et à chaque étape, Mme Dewar a été présente pour me guider et pour m'encourager à rendre un produit de qualité. Toujours disponible pour répondre à mes questions, tout en me laissant l'indépendance dont j'ai eu besoin, Mme Dewar est certainement une clef importante de la réalisation de ce travail.

J'aimerais également remercier mes amis, qui ont accepté que je devienne une ermite pendant trois ans, qui n'ont jamais pris offense à mes refus de passer des moments avec eux, qui m'ont soutenue jusqu'à la fin avec leurs encouragements et leur enthousiasme sans limites pour le projet que j'ai entrepris en 2020. Dominique, Daphnée, Élyse, Yves et Crystèle, votre soutien a été très important pour moi et une partie de ce mémoire n'aurait pas eu lieu sans vos encouragements.

Ma famille a aussi été un pilier de douceur et d'amour durant tout ce processus. Mes parents, Louis-Marie et Lucie, ont su m'encourager lorsque j'en avais le plus besoin pour me pousser vers la ligne d'arrivée avec leur confiance inébranlable. Ma grande sœur Marie-Hélène a accepté de corriger ce travail sachant que la grammaire et la syntaxe n'étaient pas mes forces, tout en prenant le temps de s'intéresser à ce que je faisais et en me demandant des mises à jour régulièrement sur où j'en étais. Mon autre grande sœur, Stéphanie, a toujours pris le temps de me changer les idées lorsque la fin me semblait trop loin. Mon grand frère, Samuel, a joué un tout autre rôle que mes deux grandes sœurs, en étant la première personne qui m'a intéressée à l'Histoire en me faisant découvrir le monde de la mythologie alors que je n'avais pas encore 10 ans. Sans lui, je ne me serais peut-être jamais rendue à la maîtrise et une fois rendue, il n'a jamais douté que je serais capable de terminer ce que j'avais entrepris. Sa confiance a été très rassurante, surtout vers la fin. Finalement, ma sœur jumelle, Isabelle, qui pendant trois ans m'a soutenue en me laissant le choix de continuer ou d'abandonner si c'était ce que je voulais, m'a rassurée lorsque les doutes devenaient envahissants, m'a offert sa maison comme échappatoire lorsque j'en avais

besoin et surtout, m'a écouté parler inlassablement de mon mémoire alors qu'elle n'y comprenait pas grand-chose !

Finalement, la personne qui mérite le plus de remerciements est mon meilleur ami, mon partenaire, mon amour, Geoffrey. Il a été un pilier des plus solides à tous les moments de crise où je mettais en doute la pertinence de ce que je faisais, les crises de nerfs dues à la fatigue et à l'irritation de ne pas savoir comment m'y prendre devant certains aspects de mon mémoire, le besoin constant de se faire rassurer devant le manque de confiance que j'ai vécu. Il a pris soin de moi et ma santé mentale n'aurait pas été la même sans lui pour s'occuper de mes états d'âme. Ma reconnaissance ne sera probablement jamais bien exprimée à travers les mots, aussi je vais me contenter d'un merci du plus profond de mon cœur. Je t'aime mon amour, je n'aurais jamais réussi sans toi !

## INTRODUCTION

Ce mémoire traite de la guerre de course et ses institutions dans l'Amérique du Nord française. Cette activité est une façon de guerroyer en mer qui a connu son apogée au début du XVIII<sup>e</sup> siècle, en particulier durant la guerre de Succession d'Espagne, de 1701 à 1713. Cette forme de guerre consiste à autoriser les corsaires à prendre des vaisseaux ennemis avec l'accord de l'État, accord donné sous la forme de lettres patentes ou « lettres de représailles. » Ce sont ces lettres qui différencient les corsaires des pirates en légalisant la course grâce à des lois et à des institutions spécifiques. Cela permet alors aux États européens de mener une guerre maritime efficace et à peu de frais, mais dépendant de la volonté des armateurs de participer à la course. Les Espagnols, les Anglais et les Français ont tous mis en place des codes de lois qui régissent la guerre de course sous tous ses aspects : l'armement des vaisseaux, les modalités légales nécessaires pour faire une prise, le jugement de ces prises par les institutions concernées, l'attribution du profit à qui de droit<sup>1</sup>. Dans le royaume de France, l'Ordonnance de la Marine de 1681 demeure la référence jusqu'à la Révolution française de 1789.

### Contexte historique

« The line between privateering and piracy was thin, and the distinction was blurred by cycles of interimperial war and peace<sup>2</sup>. » Cette citation situe bien la réalité de la course à la fin du XVII<sup>e</sup> et durant le XVIII<sup>e</sup> siècle. En effet, les activités corsaires frôlent toujours plus ou moins l'illégalité, dans la mesure où la forge de faux papiers d'autorisation n'est pas rare à l'époque où la course est un moyen extrêmement rapide de s'enrichir. Certains corsaires, qui ne sont plus engagés par des armateurs et qui détiennent les documents qui confirment la légalité de leur activité, continuent d'effectuer des prises, et ce, même une fois la paix déclarée<sup>3</sup>. De plus, il est relativement aisé d'armer un vaisseau en course, puisqu'il suffit de convertir un bateau de pêche

---

<sup>1</sup> *Ordonnance de la Marine. Du mois d'Aoust 1681. Commentée et Conférée avec les anciennes ordonnances, & le Droit Ecrit : avec les nouveaux reglemens concernans la Marine*, Paris : Chez Guillaume Cavelier, dans la Grand'Salle du Palais, à l'Ecu de France et à la Palme, 1714.

<sup>2</sup> Lauren Benton, *A Search for Sovereignty: Law and Geography in European Empires, 1400-1900*, Cambridge, Cambridge University Press, 2014, p.113.

<sup>3</sup> *Ibid.*, p.113.

ou de commerce et le tour est joué<sup>4</sup>. Comme le constate Liliane Hilaire-Pérez, « la course est un investissement prometteur, mais qui suppose que des garanties soient assurées pour l'État, qui, dans la course, délègue une partie de sa force légitime<sup>5</sup>. » Cette garantie est assurée par l'armateur, qui lorsqu'il veut armer en course, doit demander une lettre de marque ou lettre patente, délivrée seulement par le roi, sous une caution entre 10 000 et 15 000 livres<sup>6</sup>. Cette obligation est introduite dès 1400. Une fois doté de cette lettre, l'armateur est libre d'armer un vaisseau et de trouver un équipage prêt à se lancer sur mer pour de longues périodes durant lesquelles tout vaisseau ennemi rencontré peut être capturé sans que cela soit considéré de la piraterie. Avant de quitter le port, la lettre patente, qui agit comme une commission en guerre, doit être enregistrée par l'amirauté. Lorsqu'une prise est faite, le corsaire doit obligatoirement ramener sa prise dans le port où sa commission a été enregistrée afin que les officiers de l'amirauté puissent procéder au procès-verbal de la prise.

Cette activité existe depuis au moins l'Antiquité, sous une forme très peu réglementée, voire pas du tout. En France, ce n'est pas avant l'ordonnance du 7 décembre 1373 qu'il y a la première apparition formelle concernant la législation derrière les prises, stipulant qu'elles doivent toutes être jugées<sup>7</sup>. La même ordonnance confirme également le pouvoir de contrôle donné à l'amiral en ce qui concerne les prises, ce qui n'était jusque-là que très peu respecté. Jusqu'aux années 1610, l'amiral n'a autorité que sur les côtes dépendant du parlement de Paris, soit la Normandie et la Picardie, dans la pratique. Les gouverneurs de la Guyenne, la Bretagne et la Provence réclamaient les pouvoirs amiraux. Lorsque Richelieu se fait nommer surintendant général de la navigation et du commerce en 1626, il supprime par la même occasion la charge de

---

<sup>4</sup> Olivier Chaline, *La mer et la France. Quand les Bourbons voulaient dominer les océans*, Paris : Flammarion, 2016, p.232.

<sup>5</sup> Liliane Hilaire-Pérez, *L'expérience de la mer : les Européens et les espaces maritimes au XVIIIe siècle*, Paris : Seli Arslan, 1997, p.171.

<sup>6</sup> Patrick Villiers, « Marine royale, corsaires et trafic dans l'Atlantique de Louis XIV à Louis XV », Thèse de Ph.D., Université de Paris, 1990, p.138. ; Florent Javillier, *Le Conseil des prises sous l'Ancien Régime*, DEA, Histoire du Droit, de l'Économie et de la Société, Université de Cujas, 1996, p.178.

<sup>7</sup> Javillier, *op.cit.*, p.7.

l'amiral<sup>8</sup>. Il a alors l'objectif de rassembler tous les services maritimes du royaume sous son autorité, ce qu'il ne réussit guère avec la Bretagne d'ailleurs<sup>9</sup>. En fait, il doit devenir gouverneur de cette province pour exercer les pouvoirs qu'il réclame comme grand maître. C'est lui qui amorce l'institutionnalisation de la course en France en créant le Conseil de Marine, qui devient responsable des affaires de la Marine et du commerce, ce qui englobe également le jugement des prises ramenées en sol français<sup>10</sup>. Lorsque Colbert prend le relais en 1669, il poursuit le travail entamé par Richelieu en créant le Conseil des prises<sup>11</sup>, officiellement établi en 1676<sup>12</sup>. Se développant surtout entre 1680 et 1720 en France, la guerre de course devient un moyen efficace de faire la guerre qui suggère des liens étroits entre l'État et les armateurs dans un climat politique constamment en changement, alors que les puissances européennes tentent continuellement d'assurer leur hégémonie sur l'Atlantique<sup>13</sup>.

La composition du Conseil des prises demeure inchangée jusqu'à sa révocation durant la Révolution française : l'Amiral de France préside, accompagné d'en moyenne 12 à 15 conseillers d'État et maîtres des requêtes, du secrétaire d'État à la Marine et du secrétaire général de la Marine<sup>14</sup>. Responsable de juger la légitimité de toutes les prises, faites autant dans la métropole que dans les colonies, il se réunit à huis clos et prend ses décisions à majorité, la voix de l'Amiral prévalant en cas d'égalité. Considéré comme une commission extraordinaire du Conseil d'État, le Conseil des prises n'existe techniquement qu'en temps de guerre et se dissout en temps de paix, la condition première derrière la légalité des prises étant qu'elles ne peuvent être faites que sur les

---

<sup>8</sup> Michel Vergé-Franceschi, *La Marine Française au XVIIIe siècle : guerres-administration-exploration*, Paris : SEDES, 1996, p.181.

<sup>9</sup> Joachim Darsel, Gérard Le Bouëdec, dir. *L'Amirauté de Bretagne. Des origines à la fin du XVIIIe siècle*, Rennes : Presses universitaires de Rennes, 2012.

<sup>10</sup> Gilbert Buti et Philippe Hrodej, *Histoire des pirates et des corsaires, de l'Antiquité à nos jours*. Paris : CNRS, 2016, p.188.

<sup>11</sup> La date exacte de la création du Conseil des prises n'est pas unanime, certains la font remonter jusqu'aux lettres patentes du 20 décembre 1659 à Toulouse. Javillier, *op.cit.*, p.13.

<sup>12</sup> Villiers, « Marine Royale », *op.cit.*, p.122.

<sup>13</sup> Durant la guerre de la Ligue d'Augsbourg, on voit une augmentation importante des activités corsaires alors que durant la guerre de Succession d'Espagne, la course est l'outil de guerre maritime le plus franchement mis de l'avant, mettant de côté l'ancienne technique, soit la guerre d'escadre. Javillier, *op.cit.*, p.13.

<sup>14</sup> Javillier, *op.cit.*, p.13. Nous n'avons pas pu trouver de plus amples informations sur le rôle spécifique de chaque membre au sein du Conseil.

ennemis de la Couronne française. Toutefois, le conseil peut demeurer en place plusieurs années après la fin d'un conflit, puisqu'il doit terminer les procédures de toutes les prises qui ont été faites durant celui-ci, ce qui peut prendre des années dans les cas extrêmes<sup>15</sup>.

Comme il n'y a qu'un seul Conseil des prises et qu'il siège uniquement à Paris<sup>16</sup>, ce sont les amirautés qui sont responsables de lui envoyer les procédures pour que les prises soient jugées dans des délais raisonnables. Les amirautés étant au nombre de 50 en France au début du XVIII<sup>e</sup> siècle, le ressort de chacune est délimité par des eaux, qu'il s'agisse de la mer, d'un littoral, d'une rivière ou d'un port<sup>17</sup>. Il leur incombe principalement de faire respecter les traités de navigation et de commerce au sein de leur juridiction, y compris les prises. Les juges des amirautés connaissent privativement dans leur port :

la construction ; les agrès et apparaux ; l'armement ; l'avitaillement et l'équipement ; la vente et adjudication des vaisseaux ; tout contrat concernant la mer, les chartes-parties, les affrètements ou nolisement, les engagement et loyer des matelots, leur nourriture à bord, la police d'assurance ; les balises ; les droits levés ou prétendus par les seigneurs et autres particuliers voisins de la mer sur les pêcheries ou poissons et sur les marchandises ou vaisseaux sortants ou entrants dans les ports ; de la pêche en mer, étangs salés, embouchures de rivières, parcs, pêcheries, filets, ventes et achat de poisson dans les bateaux ou sur les grèves, ports ou havres ; des délits non armés commis par ceux qui font la garde des côtes ; des pirateries, pillages, désertions des équipages, bref de tout crime ou délit commis sur les mers, rivages, dans les havres et les ports. Finalement, les juges doivent également recevoir les charpentiers, calfateurs, cordiers, tréviers, voiliers et autres ouvriers de travail à la construction de vaisseaux<sup>18</sup>.

Les officiers des amirautés doivent donc rédiger tous les procès-verbaux des prises ramenées au sein de leur port avant de les envoyer au Conseil des prises pour que le jugement final de validité soit rendu et ensuite renvoyé à l'amirauté afin qu'elle puisse procéder à la vente ou la confiscation de ladite prise. La seule exception à ce modèle est lorsque la capture est faite par des officiers du roi, auquel cas l'instruction et l'exécution du procès-verbal reviennent au

---

<sup>15</sup> *Ibid.*, p.104.

<sup>16</sup> Daniel Dessert, *La Royale : vaisseaux et marins du Roi-Soleil*, Paris : Fayard, 1996, p.109.

<sup>17</sup> Roland Mousnier, *Les institutions de la France sous la monarchie absolue, 1598-1789*, Paris : Presses universitaires de France, 2005, p.864.

<sup>18</sup> *Ibid.*, p.865-866.

commissaire ou à l'intendant de la Marine<sup>19</sup>. Aucune autre autorité locale ne possède la juridiction nécessaire pour entreprendre ces procédures, tant en ce qui concerne les prises que les épaves ou les autres affaires maritimes, pas plus qu'elles ne peuvent inspecter les vaisseaux et leurs marchandises<sup>20</sup>. Ceci crée de nombreux problèmes avec les gouverneurs de certains comtés, dont l'exemple le plus flagrant est celui de la Bretagne<sup>21</sup>. Ces conflits de juridiction entre amirauté et gouverneurs ne sont réglés qu'en 1681, avec l'Ordonnance de la Marine.

La procédure menée par les juges et officiers des amirautés est la suivante : le juge de l'amirauté dresse un inventaire sur place de la cargaison prise, en présence du procureur du roi, de l'armateur du vaisseau et de son avocat ainsi que du capitaine ou de l'officier maître sur la prise. Ensuite, il rédige un procès-verbal. Le capitaine et les prisonniers produisent une déclaration qui explique dans quelles conditions le vaisseau a été saisi. Tous les papiers trouvés sur la prise sont joints aux documents produits par l'amirauté et envoyés au Conseil des prises. Si la prise est jugée justifiée (soit « bonne »), l'amirauté procède à la vente aux enchères de la prise dont le profit est remis à l'armateur qui divise le montant selon les parts convenues au moment de l'armement du vaisseau<sup>22</sup>.

Les colonies ne sont pas dotées d'amirauté avant le début du XVIII<sup>e</sup> siècle et de la guerre de Succession d'Espagne, avec l'instauration d'une amirauté à Plaisance. Ramener des prises jusqu'au port de départ est trop difficile et long pour les corsaires, alors ils sont autorisés à faire leur déclaration directement dans les colonies aux officiels de l'endroit où ils ont accosté, et ce, depuis le règlement du 9 mars 1695 qui stipule que :

[l]es procédures et instructions des Prises qui seront faites sous les Tropiques & au-delà, pourront être faites dans les îles Françaises de l'Amérique, à la manière accoutumée sans que l'Intendant & autres, à qui la connoissance en est conjointement attribuée, puissent les juger à l'avenir; ils donneront seulement leurs avis, dont ils enverront une expédition au Secrétaire général de la Marine, avec une grosse de la procédure, pour y être fait droit par

---

<sup>19</sup> Gilbert Buti et Philippe Hrodej, *Histoire des pirates et de corsaires, de l'Antiquité à nos jours*, Paris : CNRS, 2016, p.188.

<sup>20</sup> Alan James, *The Navy and Government in early modern France, 1572-1661*, London: The Royal Historical Society, 2004, p.34.

<sup>21</sup> Voir la thèse de Joachim Darsel, *L'Amirauté en Bretagne*.

<sup>22</sup> Buti et Hrodej, *op.cit.*, p.191.

M. l'Amiral & les Commissaires; leurs avis néanmoins seront exécutés par provision, en baillant bonne & suffisante caution, qui sera reçue par l'Intendant<sup>23</sup>.

Ceci autorise donc (puisque les amirautés coloniales n'existent pas encore) l'intendant des îles de l'Amérique entouré en l'occurrence des trois plus anciens conseillers du Conseil souverain et du juge de l'île de la Martinique<sup>24</sup> à recevoir la déclaration d'un corsaire et d'en dresser le procès-verbal. Dès que des amirautés sont officiellement instaurées dans les différentes possessions françaises en Amérique, le pouvoir de juger les prises est retiré aux intendants pour n'être réservé qu'à leur juge. Ces amirautés se veulent un calque parfait de celles de la métropole, mais, rapidement, des différences émergent quant à l'étendue de leurs prérogatives, dont il sera justement question dans les prochains chapitres de ce mémoire.

### Historiographie

La présente étude s'inscrit au sein de plusieurs historiographies différentes, la première étant l'histoire atlantique. Celle-ci fait ressortir les liens qui unissent l'Europe, l'Amérique et l'Afrique, autant d'un point de vue politique et économique, que social. L'idée est d'explorer l'histoire d'un lieu, d'un peuple ou d'un événement donné et d'en examiner les retombées dans un autre lieu qui n'a d'autres liens que celui attribué à sa condition atlantique. On veut ainsi en explorer les connexions et convergences en rejetant les concepts géopolitiques et nationaux issus du XIXe siècle<sup>25</sup>. On pourrait avoir tendance à rejeter dès lors une histoire plutôt impériale, mais comme le souligne Silvia Marzagalli, conserver une telle approche permet de comparer différents systèmes impériaux afin de les intégrer dans un contexte plus large<sup>26</sup>. Cécile Vidal, quant à elle,

---

<sup>23</sup> « Règlement que le Roi veut être observé dans l'Instruction & le Jugement des Prises », 9 mars 1695, dans *Code des prises ou Recueil des édits, déclarations, lettres patentes, arrêts, ordonnances, réglemens & décisions sur la Course et l'administration des prises, depuis 1400 jusqu'à présent*. Première partie. Imprimé par ordre du Roi. A Paris, de l'Imprimerie royale. 1784, p.165-166.

<sup>24</sup> Ordonnance de la Marine, 15 avril 1689, Livre XXII des Prises, Titre Premier, article 9, dans *Code des prises...*, p. 88-89.

<sup>25</sup> Alison Games. « Teaching Atlantic History », *Itinerario*, 21, 2 (199 907) : p.162, <https://doi.org/10.1017/S0165115300024827>.

<sup>26</sup> Silvia Marzagalli. « The French Atlantic », *Itinerario*, 23, 2 (199 907) : p.70, <https://doi.org/10.1017/S0165115300024773>.

parle plutôt d'étudier l'histoire atlantique comme une ou même des histoires connectées, au sein du monde atlantique et au-delà<sup>27</sup>.

Le phénomène de la traite des esclaves est un bon exemple de cette histoire atlantique, tout comme le syncrétisme entre religion des missionnaires et religion locale ou encore l'importation ou la production sur place de nouveaux aliments qui viennent transformer le régime alimentaire traditionnel de part et d'autre de l'Atlantique. Tous ces sujets peuvent s'étudier selon une optique précise ou comme des phénomènes à large spectre. C'est donc une histoire qui est à l'affût des traces du lointain — notamment transatlantique — qui surgissent dans le local<sup>28</sup>. Bien que l'histoire atlantique ait d'abord été analysée surtout d'un point de vue eurocentrique en s'intéressant aux acteurs européens de la colonisation de l'Amérique, depuis la fin des années 1990 et le début des années 2000 au moins, les historiens font de plus en plus intervenir tous les « agents » qui ont participé aux événements ou phénomènes étudiés<sup>29</sup>.

David Armitage offre trois propositions pour définir l'histoire atlantique : l'histoire circumatlantique, transatlantique et cisatlantique. Il définit la première comme concernant une zone particulière d'échange et d'interchange, de circulation et de transmission. La seconde explore plutôt l'Atlantique dans une optique comparative. La dernière, la plus courante dans l'historiographie, est celle qui se rapproche le plus de ce mémoire, puisqu'elle aborde un aspect en particulier en relation avec un monde atlantique plus large<sup>30</sup>, comme nous verrons plus loin lorsque la problématique sera proposée.

L'histoire atlantique peut s'étudier aussi à travers un endroit en particulier. A.J.B. Johnston propose une analyse complète de l'établissement de la colonie de l'Île Royale après la guerre de Succession d'Espagne. L'aspect le plus intéressant pour nous dans son ouvrage *Control and Order*

---

<sup>27</sup> Cécile Vidal, « Pour une histoire globale du monde atlantique ou des histoires connectées dans et au-delà du monde atlantique ? » *Annales. Histoire, Sciences Sociales*, 67, 2 (20 120 501) 391-413.

<sup>28</sup> Douglas R. Egerton, *et al.*, *The Atlantic World: a History, 1400-1888*, Wheeling, Illinois : Harlan Davidson Inc., 2007, p.1.

<sup>29</sup> Catherine Desbarats & Thomas Wien, « Introduction : la Nouvelle-France et l'Atlantique », *Revue d'histoire de l'Amérique française*, 64, 3-4 (hiver-printemps 2011) : p.6.

<sup>30</sup> David Armitage, "Three Concepts of Atlantic World", *The British Atlantic World, 1500-1800*, 2nd edition, Basingstoke; New York : Palgrave Macmillan, 2009, p.18-24.

in *French Colonial Louisbourg, 1713-1758*<sup>31</sup>, paru en 2001, est la présentation détaillée du système juridique établi dans la colonie, basé sur le système français. Il met de l'avant les conditions de l'établissement de la justice à Louisbourg ainsi que son adaptation à la situation coloniale, tout en pointant les différents problèmes auxquels la justice coloniale a fait face, par exemple le manque de personnel ainsi que le manque de qualification de celui-ci et les conflits juridictionnels entre cours de justice.

Ce mémoire s'inscrit aussi dans l'étude de l'histoire maritime. Les perspectives des historiens ont beaucoup évolué sur l'histoire maritime française. Le commerce maritime en est un des sujets de prédilection, tout comme les grandes explorations ou encore l'histoire d'un port ou même tout simplement l'étude de l'espace maritime parcouru par les Français<sup>32</sup>. On peut l'aborder sous une multitude de points de vue, cependant seul celui qui est le plus pertinent dans le cadre de cette étude, à savoir la Marine royale, sera présenté.

L'histoire de la Marine a d'abord été étudiée de façon institutionnelle. Il s'agit d'une analyse qui s'intéresse essentiellement au fonctionnement et aux administrateurs des différentes institutions de la Marine, ainsi qu'aux forces et faiblesses de l'ensemble. L'étude de James Pritchard publiée en 1987, *Louis XV's Navy : A Study of Organization*, en est un excellent exemple, puisque l'historien essaie de démontrer comment la situation financière du royaume, et donc de la Marine royale, a mené à l'effondrement presque complet de celle-ci vers le milieu du XVIIIe siècle, alors que l'Angleterre connaît une montée en puissance fulgurante tout au long de ce dernier<sup>33</sup>. Pierre Castagnos adopte une optique similaire dans son ouvrage *Richelieu face à la mer*, où l'évolution de la Marine française est mise de l'avant à travers l'action de Richelieu<sup>34</sup>, qui est d'ailleurs généralement considéré comme un des fondateurs de la Marine française, avant que

---

<sup>31</sup> A.J.B. Johnston, *Control and Order in French Colonial Louisbourg, 1713-1758*. East Lansing: Michigan State University Press, 2001.

<sup>32</sup> Pérez, *op.cit.*, 1997 ; Chaline, *op.cit.*, 2016 ; Alain Cabantous, *La vergue et les fers. Mutins et déserteurs dans la marine de l'ancienne France (XVII-XVIIIe siècle)*, Paris : Éditions Tallendier, 1984.

<sup>33</sup> James Pritchard, *Louis XV's Navy 1748-1762 : a study of organization and administration*, Kingston : McGillQueen's University Press, 1987, <https://www.deslibris.ca/ID/400849>.

<sup>34</sup> Pierre Castagnos, *Richelieu face à la mer*, Rennes : Éditions Ouest-France, 1989.

Colbert ne vienne parfaire son croquis. Castagnos démontre comment l'action d'un administrateur fort comme le cardinal a pu donner un élan maritime solide à la France vers la fin du XVIIe siècle.

Finalement, Alan James s'intéresse aux relations qui unissent la Marine à l'autorité royale du gouvernement de Louis XIV. Il met de l'avant les différentes évolutions, à travers les édits et ordonnances qu'a connues la Marine selon le bon vouloir de ses différents administrateurs (Richelieu, Colbert, Amiral de France, Roi, etc<sup>35</sup>.) Depuis les années 2000, les approches se sont diversifiées au point où il ne serait pas pertinent d'en dresser une liste exhaustive ici<sup>36</sup>. Dans le cadre de ma recherche, ce sont les optiques politique, institutionnelle et commerciale qui demeurent les plus importantes<sup>37</sup>. Il est intéressant de mentionner toutefois que les études à caractère social, culturel, religieux, politique et commercial ont pris un tel envol qu'il reste encore bien des avenues à explorer dans le domaine de l'histoire de la Marine française<sup>38</sup>.

Un autre aspect de l'histoire maritime, qui touche de près l'histoire de la Marine royale, tout en ayant sa propre historiographie, est l'activité corsaire. Aux XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles, la mer est un site important, voire essentiel, de l'activité économique et du pouvoir politique des États européens. Elle devient le principal espace où se déroulent les affrontements entre différents États qui tentent d'asseoir leur hégémonie sur non seulement l'Europe, mais également l'Amérique et une partie de l'Afrique<sup>39</sup>. C'est dans ce contexte particulier, entre colonisation et expansion commerciale exponentielle, que la course prend son envol. Si elle existe depuis au moins

---

<sup>35</sup> James, *op.cit.*, 2004.

<sup>36</sup> Olivier Chaline, *op.cit.*, 2016 ; Lauren Benton, *op.cit.*, 2014 ; Kenneth J. Banks, *Chasing Empire Across the Sea: Communications and the State in the French Atlantic, 1713-1763*, Montreal: McGill-Queen's University Press, 2002, <https://www.deslibris.ca/ID/400015> .

<sup>37</sup> Pritchard, *Louis XV's Navy, op. cit.*, 1987 ; Helen Dewar, « Agents, Institutions and French Empire/State Formation », *The Canadian Historical Review*, 102, no. 1 (March 2021): 168-72 ; Marie Houllémare, « Procedures, Jurisdiction and Records: Building the French Empire in the Early Eighteenth Century », *Journal of Colonialism and Colonial History*, 21, 2(2020): 27 p. ; Paul Butel, *Histoire de l'Atlantique*, Paris : Perrin, 1997.

<sup>38</sup> Martine Acerra et Jean Meyer, *Histoire de la Marine française, des origines à nos jours*, Rennes : Édilarge S.A., Éditions Ouest-France, 1994 ; Martine Acerra et André Zysberg, *L'essor des Marines de guerre européennes*, Paris : SEDES, 1997 ; Maurice Filion, « La crise de la Marine française, d'après le Mémoire de Maurepas de 1745 sur la marine et le commerce », *Revue d'histoire de l'Amérique française*, 21, 2, 230-242, 1967, <https://doi.org/10.7202/302670ar> .

<sup>39</sup> Hilaire-Pérez, *op.cit.*, p.136.

l'Antiquité, elle ne prend une certaine importance que vers la fin du XVII<sup>e</sup> siècle et surtout durant le XVIII<sup>e</sup> siècle.

Les historiens ont tout d'abord étudié l'impact de cette activité, en théorie si lucrative, sur le commerce. Des historiens comme Jean Meyer, Nicolas Landry et André Lespagnol ont analysé le rôle militaire et économique de la course. Non seulement a-t-elle freiné le commerce des ennemis de la Couronne française, mais en s'enrichissant, souvent à une vitesse fulgurante, les armateurs et les corsaires ont favorisé le développement même de certaines villes portuaires. Meyer publie un article en 1997 sur la guerre de course comme un moyen de la guerre industrielle. L'objectif est de mettre de l'avant le fait que toutes les prises faites par les corsaires constituent un élément concret du ralentissement économique qu'on veut imposer à ses ennemis<sup>40</sup>. En effet, chaque prise réalisée par les corsaires signifie automatiquement que le pays auquel le vaisseau dérobé appartient subit des pertes considérables, qu'il s'agisse de marchandises ou du navire lui-même. Cet aspect est d'autant plus important que durant le XVIII<sup>e</sup> siècle, le commerce connaît une augmentation exceptionnelle en termes de diversité des marchandises transportées, mais également en termes de volume transporté par année. Cette augmentation profite également aux particuliers et à leur port d'attache. Les armateurs qui investissent dans la course et les corsaires qui y participent font des profits faramineux lorsqu'ils sont capables de ramener des prises. Ces profits sont ensuite généralement en partie réinjectés dans le port où ils pratiquent leur activité, ce qui permet à certains ports français de se démarquer des autres en tant que cité corsaire, par exemple Dunkerque ou Saint-Malo<sup>41</sup>. André Lespagnol met l'accent sur ce phénomène d'enrichissement personnel et de rejaillissement sur les ports dans ses ouvrages *Messieurs de Saint-Malo* et *La course malouine au temps de Louis XIV*<sup>42</sup>.

---

<sup>40</sup> Jean Meyer, « La guerre de course de l'Ancien Régime au XX<sup>e</sup> siècle : essai sur la guerre industrielle », *Histoire, économie et société*, 16, 1 (1997) : p.10, <http://www.jstor.com/stable/23612087>.

<sup>41</sup> Patrick Villiers, *Les corsaires du littoral : Dunkerque, Calais, Boulogne, de Philippe II à Louis XIV, 1568-1713 : de la guerre de 80 ans à la guerre de Succession d'Espagne*, Villeneuve d'ASCQ : Presses universitaires du Septentrion, 2000.

<sup>42</sup> André Lespagnol, *La course malouine au temps de Louis XIV : entre l'argent et la gloire*, Rennes : Éd. Apogée : Diff. PUF, 1995 ; André Lespagnol, *Messieurs de Saint-Malo. Une élite négociante au temps de Louis XIV*, SaintMalo : L'Ancre de marine, 1990.

Quant à lui, Nicolas Landry est l'un des seuls à avoir étudié la guerre de course d'un point de vue colonial. Il le fait dans un article publié en 2004 et intitulé « Les activités de course dans un port colonial français ». Il y épluche minutieusement non seulement les archives du Conseil des prises, mais également les actes notariés de Plaisance, afin de déterminer le rôle que la guerre de course a eu sur le développement de Plaisance, tout en faisant ressortir les principaux noms des marchands qui y ont le plus participé. Son étude est très intéressante pour analyser le portrait de ceux qui s'adonnent à la course dans la colonie, tout en exposant bien les différents paramètres particuliers à Plaisance. Comme ses confrères qui se sont penchés sur les ports métropolitains, il néglige toutefois de parler du fonctionnement de l'amirauté de Plaisance<sup>43</sup>.

Une autre façon d'étudier ce sujet est de privilégier les grands personnages qui ont marqué cette activité, soit des corsaires comme Jean Bart, René Duguay-Trouin, Jacques Cassard et d'autres encore. Ceux-ci ont tous en commun d'avoir connu des carrières assez exceptionnelles en ce qui concerne la quantité des prises qu'ils ont ramenées de leurs expéditions. Certains d'entre eux connaissent même une certaine amélioration de leur statut social, au point de se faire anoblir dans le meilleur des cas. C'est à travers de telles études menées entre autres par Alain Berbouche, Philippe Hrodej et Patrick Villiers, que nous savons comment ces hommes sont devenus corsaires, ce qui les a attirés vers cette activité extrêmement dangereuse qui pouvait être très lucrative lorsque les prises se faisaient sans imprévu<sup>44</sup>. Les historiens négligent cet aspect du danger et s'en servent plutôt comme preuve de la ténacité des corsaires que comme un exemple d'inconvénients liés à la course. En effet, la plupart des carrières dans la course sont assez brèves en raison du danger dans lequel les marins se retrouvent constamment, ce que les études sur le sujet n'évoquent guère. Les grands personnages mentionnés précédemment sont des cas à part, qui sortent de l'ordinaire, du point de vue de leur assiduité, certes, mais aussi de leur chance.

---

<sup>43</sup> Nicolas Landry, « Les activités de course dans un port colonial français : Plaisance, Terre-Neuve, durant la guerre de Succession d'Espagne, 1702-1713 », *Acadiensis*, 34, 1 (2004) : 56-79, <http://www.jstor.com/stable/41427118> .

<sup>44</sup> Alain Berbouche, *Pirates, flibustiers et corsaires : de René Duguay-Trouin à Robert Surcouf : le droit et les réalités de la guerre de course*, Saint-Malo : Galodé. 2010 ; Patrick Villiers, *Jean Bart : corsaire du Roi Soleil*, Paris : Fayard, 2013 ; Philippe Hrodej, *Jacques Cassard, armateur et corsaire du Roi Soleil*, Rennes : Presses universitaires de Rennes, 2002.

Avec sa thèse doctorale, *L'Amirauté en Bretagne*, soutenue en 1954 et dirigée par Gérard Le Bouëdec<sup>45</sup>, Joachim Darsel est le premier à faire de l'amirauté le centre de sa recherche. Pourtant, dès les années 1930, des historiens et des archivistes comme Léon Cahen et Léon Vignols insistent sur l'incroyable richesse des fonds d'archives des amirautés métropolitaines<sup>46</sup>. À partir des années 1990, on voit un peu plus d'historiens faire intervenir les amirautés dans leurs études, par exemple André Lespagnol et son livre *Messieurs de Saint-Malo*, mentionné précédemment<sup>47</sup>. Cette étude se veut une histoire complète de ce port, englobant l'étude de sa classe négociante, de ses activités commerciales, mais aussi de ses relations avec le gouvernement français. En 2000, dans *Les corsaires du Littoral*, Patrick Villiers a consacré une étude similaire à Dunkerque, bien que moins approfondie que celle de Lespagnol<sup>48</sup>. Toutefois, les amirautés ne sont pas au cœur de ces ouvrages. Ainsi, même si nous avons une idée de leur fonctionnement général, nous n'en savons pas plus sur ce qui les distingue les unes des autres, sur leur manière d'habiter pour leur juridiction, ainsi que sur le rôle qu'elles ont joué au sein des autres institutions maritimes. Le rôle des amirautés est très clair dans ces études, mais leur fonctionnement précis, leur autorité ainsi que leurs activités quotidiennes restent méconnues.

Les deux historiens qui font du Conseil des prises le centre de leur étude fournissent néanmoins un début de réponse à ces interrogations, puisque comme nous l'avons vu, il est responsable des amirautés. Auguste Dumas publie en 1905 un article en trois parties qui retrace, à travers les archives du Conseil des prises conservées aux Archives nationales de France, les procédures entourant les différentes étapes compilées par tous les participants de la guerre de course, allant de l'armateur, à la prise sur mer par les corsaires, à l'enregistrement de la prise dans

---

<sup>45</sup> Darsel, *op.cit.*, 2012.

<sup>46</sup> Léon Cahen, « Les cours d'Amirauté », *Annales d'histoire économique et social*, 5, 22 (juillet 1933) : 424-425, <https://doi.org/10.1017/S0003441X00009791> ; Léon Vignols, « Une source documentaire trop peu utilisée : Les Archives des anciennes amirautés françaises », *Annales d'histoire économique et social*, 2, 8 (octobre 1930) : 565-571, <https://doi.org/10.3406/ahess.1930.1274>.

<sup>47</sup> Lespagnol, *op.cit.*

<sup>48</sup> Villiers, *Les corsaires du littoral.*, *op.cit.*

une amirauté puis à la vente de ladite prise<sup>49</sup>. Dumas fait une analyse systématique des procès-verbaux envoyés par les amirautés au Conseil des prises, ce qui nous permet d'avoir une idée précise des procédures suivies pour que les prises soient jugées dans des délais acceptables et vendues en bonne et due forme pour le profit des corsaires, le tout dans une optique juridique et institutionnelle. Florent Javillier, quant à lui, effectue un travail semblable à celui de Dumas, qui est d'ailleurs une des sources principales de son mémoire<sup>50</sup>. Celui-ci est divisé en deux sections. La première porte sur les différentes responsabilités du Conseil des prises ainsi que de celles des amirautés, comme Dumas l'a fait dans son article. Il ajoute cependant dans la seconde partie un aspect qui n'est pas développé par Dumas, soit l'étude statistique de la guerre de course durant trois grandes guerres maritimes, à savoir la guerre de la Ligue d'Augsbourg (1688-1697), la guerre de Succession d'Espagne (1701-1713) et la guerre de Succession d'Autriche (1740-1748). Il tient compte d'ailleurs dans ses statistiques de la présence des ports coloniaux français, dont l'importance dans la guerre de course est généralement laissée de côté par les historiens<sup>51</sup>. Ces statistiques ne sont toutefois pas analysées en profondeur par Javillier. Il ne fait pas état du contexte particulier dans lequel la guerre de course évolue dans les colonies, pas plus que du rôle important que les colonies ont joué durant ces conflits et comment les guerres ont modelé les institutions des amirautés dans les colonies.

Finalement, la dernière historiographie pertinente à ma recherche relève plus généralement du juridique. En effet, la course étant régie par des institutions juridiques, il convient de faire intervenir cette optique dans la présente recherche. Dans cette perspective, un historien en particulier nous a inspirée, soit David Gilles<sup>52</sup>. Dans son article publié en 2011, il démontre comment le contexte colonial force les acteurs à s'approprier certains aspects des pratiques

---

<sup>49</sup> Auguste Dumas, «Le conseil des prises sous l'Ancien Régime (XVIIe et XVIIIe siècle)», *Nouvelle Revue historique du droit français et étranger*, 29, 3(Mai-Juin 1905): 317-377 ; 4(Juillet-Août 1905): 477-522 ; 5 (septembre-octobre 1905) : 613-678.

<sup>50</sup> Javillier, *op. cit.*

<sup>51</sup> Jean Meyer (La guerre de course de l'Ancien Régime au XXe siècle), Patrick Villiers (*Les corsaires du littoral*), Gilbert Buti et Philippe Hrodej (*Histoire des pirates et des corsaires*) traitent tous de la course d'un point de vue métropolitain. Les colonies, pourtant au centre de la course vu le commerce transatlantique, ne sont pas mises de l'avant.

<sup>52</sup> David Gilles, « Les acteurs de la norme coloniale face au droit métropolitain : de l'adaptation à l'appropriation (Canada, XVIIe-XVIIIe s.) », *Clio@Themis*, 4 (2011), 49p. <https://doi.org/10.35562/cliiothemis.1366>.

métropolitaines et en adapter d'autres pour que les institutions de droit aient du sens en colonie. Plus clairement, il s'agit de montrer que « l'étude et la connaissance du droit sont évidemment liées à ses acteurs et à une profession qui s'identifie à la norme et à l'État, dont elle constitue un relais privilégié. Cette réalité est encore plus prégnante dans le contexte colonial où la force publique modèle le système juridique à l'aune de ses besoins ou de ses idéologies, mais où les conditions de développement obligent à une forte autonomie des relais de pouvoirs <sup>53</sup>». Éric Wenzel tente de présenter le même principe d'appropriation et d'adaptation dans son analyse de la justice criminelle en Nouvelle-France publiée en 2015, en faisant intervenir les différents aspects de la justice criminelle ainsi que les spécificités de la population coloniale, que la métropole ne connaît pas (Autochtones, coureurs des bois, esclaves, engagés, etc.)<sup>54</sup>. Ces études sur des institutions juridiques en Nouvelle-France guident en partie la présente recherche. Finalement, Marie Houlemare a récemment publié un article proposant de voir les procédures juridiques comme un véhicule unifiant les colons sous un empire français, jusque-là qualifié d'abstrait par les historiens<sup>55</sup>. Elle souligne entre autres l'importance de l'autonomie locale puisque l'autorité royale française doit se reposer sur celle-ci pour assurer le bon fonctionnement de ses territoires outremer<sup>56</sup>.

Ainsi, la course n'était pas seulement une activité militaire et économique, mais aussi profondément juridique. Si les historiens ont brièvement parlé des amirautés dans leurs analyses sur certains ports spécifiquement impliqués dans la guerre de course, aucun ne fait une analyse systématique sur le fonctionnement et les procédures des amirautés, que ce soit en métropole ou dans les colonies<sup>57</sup>. L'étude des amirautés reste alors largement à faire. La question de la course dans les colonies a après tout été très importante pour le développement de Plaisance. Quant à

---

<sup>53</sup> *Ibid.*, p.2

<sup>54</sup> Éric Wenzel, « La procédure criminelle au Canada sous le régime français (1670-1760) : un exemple d'adaptation de la norme juridique à l'époque du premier empire colonial », *Revue historique de droit français et étranger* 93, 1 (janvier-mars 2015), 103-114.

<sup>55</sup> Houlemare. *op.cit.*, <https://doi.org/10.1353/cch.2020.0015> .

<sup>56</sup> *Ibid.*, <https://doi.org/10.1353/cch.2020.00> .

<sup>57</sup> Mike LaMonica, un doctorant de l'université de McGill, est actuellement en train de mener sa thèse sur les amirautés coloniales françaises.

Québec et Louisbourg, les amirautés ont pris une place dans le quotidien de leur population au point où leurs activités ont eu un impact sur le fonctionnement de chaque port respectif. Comprendre la façon de faire et les procédures des amirautés situées en colonie permettrait de voir comment la situation coloniale a pu influencer une institution calquée sur celle de la métropole, dans un contexte distinct, avec des acteurs différents.

### Problématique

Cette étude examine le jugement des prises dans trois ports en Amérique du Nord, soit Plaisance, Québec et Louisbourg, et situe la course dans le contexte des autres types de procès jugés dans leurs amirautés respectives. Il sera question surtout de Plaisance, qui présente un avantage non négligeable en termes de sources disponibles, mais également en tant que première colonie à être officiellement dotée d'une amirauté. Il sera également question de Québec, qui participe dans une moindre mesure à la course, mais qui est doté d'une amirauté en 1719 alors que la France est en temps de paix, et de Louisbourg, qui obtient officiellement son amirauté en 1718 (ce port est toutefois déjà doté d'une amirauté fonctionnelle en 1716)<sup>58</sup>. La problématique explorée est la suivante : comment se déroule le jugement des prises dans les amirautés coloniales au XVIIIe siècle ? L'exploration de cette question sous plusieurs aspects permettra, entre autres, d'analyser la façon dont les juges coloniaux procèdent au jugement des prises et de situer la course dans les jugements rendus par les amirautés, tout en établissant un portrait descriptif des jugements des prises dans les amirautés coloniales de l'Amérique du Nord. Le but est donc de voir dans quelle mesure le jugement des prises (et plus généralement le fonctionnement des amirautés) a dû s'adapter au contexte colonial.

### Cadre théorique

Cette recherche s'inscrit dans un cadre théorique institutionnel. La Nouvelle-France a longtemps été étudiée sous une approche institutionnelle, alors que les historiens se concentraient sur l'établissement des différentes branches d'autorité dans la colonie, comme la charge de gouverneur et d'intendant. Gustave Lanctot, considéré comme un des pères de l'histoire québécoise, se sert de cette approche dans son livre *L'Administration de la Nouvelle-France*,

---

<sup>58</sup> Johnston. *op.cit.*, p.31

publié en 1929. Son objectif est de démontrer comment les différents organes d'autorité coloniale se sont établis et développés jusqu'en 1663, date à laquelle la colonie est rattachée au domaine royal. Il aborde ensuite les différentes attributions décernées à chaque poste administratif, soit le gouverneur général, l'intendant et le Conseil Souverain<sup>59</sup>. Marcel Trudel et André Vachon utilisent la même approche, lorsque 30 ans plus tard, ils explorent également l'histoire des institutions de la Nouvelle-France. Cette histoire politique ne se concentre donc vraiment que sur les administrateurs qui ont participé d'une façon ou d'une autre au gouvernement de la colonie. Cette historiographie n'aborde que de manière générale les relations que ces hommes entretiennent avec la métropole, bien que Lanctot insiste sur le poids de Versailles sur les épaules de ces derniers. Il n'y a toutefois que peu d'interactions entre les institutions coloniales et métropolitaines, ce qui donne l'impression d'une administration plutôt cloisonnée, qui se développe en elle-même.

C'est cette vision de l'État que les historiens tentent de réfuter depuis plus d'une décennie maintenant. À l'avant-garde à cet égard, Louise Dechêne, à travers son livre *Le partage des subsistances au Canada sous le régime français*, publié en 1994, pose la question du développement des institutions en fonction de leur contexte de création et de la situation à laquelle elles réagissent, plutôt que seulement à travers ce que les administrateurs ont pu en dire<sup>60</sup>. Elle analyse donc les moyens et règlements mis en place pour contrôler la vente et le déplacement des grains issus de l'agriculture canadienne par rapport à la situation coloniale, plutôt qu'à travers le modèle français invoqué par les administrateurs dans leurs correspondances<sup>61</sup>.

Marie-Ève Ouellet fait ressortir cette évolution historiographique dans son article « Structures et pratiques dans l'historiographie de l'État en Nouvelle-France ». Elle relève la première tendance des historiens à étudier les structures plutôt que l'application concrète du pouvoir de l'État<sup>62</sup>. Cette habitude de tenir pour acquis tout ce qui est écrit dans les sources écrites

---

<sup>59</sup> Gustave Lanctôt, *L'administration de la Nouvelle-France*, Paris : H. Champion, 1929.

<sup>60</sup> Louise Dechêne, *Le partage des subsistances au Canada sous le régime français*, Montréal : Boréal, 1994, p.10.

<sup>61</sup> *Ibid.*, p.46.

<sup>62</sup> Marie-Ève Ouellet, « Structures et pratiques dans l'historiographie de l'État en Nouvelle-France », *Bulletin d'histoire politique* 18, no. 1 (2009) : p.37. <https://doi.org/10.7202/1054767ar>.

par les administrateurs coloniaux ne nous donne en réalité qu'un portrait partiel de ce que ces sources peuvent nous transmettre, en plus de ne révéler que les intentions de ceux qui les ont écrits et qui ne sont pas toujours représentatives de la réalité. Cela donne une fausse idée de cohérence sur le long terme de l'administration de la colonie<sup>63</sup>, alors que comme l'a démontré Dechêne, l'appareil administratif évolue constamment en réaction au contexte dans lequel il se trouve. Le renouveau des dernières décennies, qui se penche plutôt sur les pratiques de l'administration, permet d'étudier les actions entreprises par les gouverneurs et intendants selon une logique socioéconomique plutôt qu'institutionnelle, à travers laquelle les structures étudiées auparavant ont plus de sens<sup>64</sup>.

Dans le cadre de cette recherche, une telle approche semble pertinente pour faire ressortir les liens qui unissent les différentes institutions de part et d'autre de l'Atlantique à l'État français du XVIII<sup>e</sup> siècle. Comme le Conseil des prises est dirigé par l'Amiral et qu'il n'a pas de siège ailleurs qu'à Paris, ce sont les amirautés et leurs juges et officiers qui sont chargés de juger les prises faites par les corsaires. L'institution du Conseil des prises est donc étroitement liée à l'action des amirautés à travers l'empire français qui somme toute font le gros du travail administratif associé à la guerre de course. Pourtant, ce type de guerre n'est valide qu'avec l'approbation du Roi, ce qui donne donc théoriquement lieu à un rapport constant entre l'État, représenté en la personne de l'Amiral de France, et les juges des amirautés, qui jugent les prises et envoient leur rapport afin que ceux-ci soient validés ou invalidés par le Conseil.

Adopter une approche institutionnelle permet de faire ressortir les influences des deux côtés de l'Atlantique ainsi que de comparer la théorie à la pratique, puisque nous savons très bien que ce qui est demandé par le Roi à travers ses édits et ordonnances ne s'applique pas toujours concrètement sur le terrain. Les amirautés coloniales françaises n'ayant été que peu étudiées, une approche institutionnelle, renouvelée depuis quelques années par les historiens, est la plus

---

<sup>63</sup> *Ibid.*, p.38.

<sup>64</sup> *Ibid.*, p.43 ; Marie-Ève Ouellet, *Le métier d'intendant en France et en Nouvelle-France au XVIII<sup>e</sup> siècle*, Québec (Québec) : Septentrion, 2018 ; William A.S. Brown, *Learning to Colonize: State Knowledge, Expertise, and the Making of the First French Empire, 1661-1715*, Thèse de PhD., Johns Hopkins University, 2016 ; Dewar, « Agents, Institutions and French Empire/State Formation », *op.cit.*

pertinente pour ma recherche. Le but : étudier non seulement le processus du jugement des prises, mais également le rôle de la course dans les colonies.

### Périodisation

Cette étude prend comme point de départ le début des années 1690, soit un peu avant la création de la première amirauté à Plaisance. Ce choix s'explique par le fait que la course commence déjà à prendre de l'importance dans ces années, avec la guerre de la Ligue d'Augsbourg (1688-1697). Techniquement, seules les amirautés ont le droit de juger les prises, alors que des cas sont jugés avant l'instauration d'une amirauté à Plaisance, ce qui est très intéressant pour voir le besoin croissant de créer des amirautés en colonie. L'étude s'arrête en 1760, les derniers documents consultés datant de cette année, avec la guerre de Sept Ans, afin de comparer autant des temps de guerre (1701-1713, 1740-1748, 1756-1763) que des temps de paix (1713-1740, 1748-56), puisque le Conseil des prises n'existe qu'en temps de guerre et que les prises faites en temps de paix sont illégales. Les prises légales jugées en temps de paix sont celles faites durant la guerre, mais dont le jugement n'a pas encore été rendu. Les réponses de l'Amiral pour Plaisance, au nombre de 102, datent de 1696 à 1715 et les archives notariales datent de 1700 à 1719. Pour Québec, les réponses de l'Amiral ayant laissé une trace archivistique sont moins nombreuses, avec 11 documents étalés sur six décennies (trois dans les années 1690, trois de 1700 à 1709, quatre de 1710 à 1719 et un en 1748). Les archives de l'amirauté vont de 1740 à 1760. En ce qui concerne Louisbourg, les archives du fonds de l'amirauté s'étirent de 1718 à 1758, alors que nous n'avons que cinq années de réponses de l'Amiral, soit 1744, 1745, 1746, 1757 et 1758, pour un total de 54 documents. Pour ce qui est des archives de l'amirauté de Louisbourg, 1402 documents ont été consultés, comme il sera plus amplement expliqué ci-dessous, dans la section « Méthodologie ». En raison du nombre moins important de sources consultées dans le cas de Québec et Louisbourg que pour Plaisance, ces deux premiers jouent un rôle de soutien et comme point de comparaison à l'analyse des sources pour Plaisance. Compte tenu de l'état incomplet des sources, il n'est pas possible d'évaluer l'évolution de la course ni son jugement dans les trois ports. Cela dit, les documents consultés nous permettent de déterminer si le déroulement du jugement des prises dans les trois ports se ressemble dans les grandes lignes.

Il sera également question de voir quels sont les autres cas gérés par l'amirauté en temps de paix, puisque ces institutions sont en principe du moins chargées de tout ce qui touche au droit maritime. Ces six décennies permettront de voir la création des amirautés dans les colonies et leur adaptation au contexte colonial ainsi qu'aux guerres successives qui parsèment le XVIII<sup>e</sup> siècle.

### Choix de ports

Trois ports ont été retenus pour la présente étude en raison de leur date d'établissement et des archives disponibles, soit Plaisance, Québec et Louisbourg. Le port de Plaisance est au cœur de la présente étude pour deux principales raisons. La première étant qu'il s'agit du premier port de Nouvelle-France à être doté d'une amirauté officielle, comme mentionnée ci-haut, et ce, dès le début de la guerre de Succession d'Espagne. La seconde réside dans le fait que c'est également le port duquel on conserve le plus d'archives, ce qui permet d'en faire un portrait beaucoup plus précis que des autres ports atlantiques de la Nouvelle-France, surtout en ce qui concerne les prises.

Ensuite, même si le port de Québec n'est pas doté d'amirauté avant 1719, plusieurs procédures envoyées par les gouverneurs de cette ville avant cette année permettent de comparer celles suivies à Plaisance et à Québec à la même époque. Les archives conservées de l'amirauté de Québec sont également très riches en documents relatifs à des affaires autres que les jugements de prises. Un échantillon représentatif des différents cas que l'amirauté de Québec a eu à gérer, en plus des prises, a pu être développé. Finalement, le cas de Louisbourg est intéressant puisqu'une fois Plaisance perdue aux Britanniques, ce port devient un épiceutre de commerce et donc, de course. Doté d'une amirauté dès les premières années de son établissement sur l'île du Cap-Breton ou presque, Louisbourg a repris la place que Plaisance tenait en tant que cœur de la course coloniale au XVIII<sup>e</sup> siècle, devenant à son tour le port nord-américain français avec le plus haut taux de retour des prises<sup>65</sup>.

### Sources

Pour répondre à la problématique proposée, plusieurs types de sources ont été utilisés. Le premier corpus fait partie des archives du Conseil des prises, conservées par le dernier amiral de

---

<sup>65</sup> Javillier. *op.cit.*, p.132.

France, Louis Jean Marie de Bourbon, duc de Penthièvre, sous la sous-série G5 des Archives nationales de France. Ces archives n'ont été que très peu utilisées par les historiens jusqu'aux années 1990<sup>66</sup>. Ce corpus regroupe plusieurs types de documents, dont deux seulement sont pertinents à la présente recherche : les procès-verbaux effectués par l'amirauté de Plaisance et les réponses du Conseil des prises aux procédures envoyées par les amirautés coloniales. Il est important de noter que dans la base de données qui donne accès à ces archives, soit celle de Bibliothèque et Archives Canada (BAC), les seuls documents des Archives nationales en France qui ont été retranscrits sont ceux qui ont été jugés pertinents pour l'histoire du Canada. Seulement une partie des documents est donc accessible. Le cœur de cette étude traitant de la Nouvelle-France, les informations analysées dans ces archives sont amplement suffisantes pour tirer les conclusions nécessaires.

Tout d'abord, les procès-verbaux faits à Plaisance décrivent le détail des procédures de jugement des prises<sup>67</sup>. Ils contiennent les différentes étapes à suivre pour répondre aux exigences de procédures du Conseil des prises, le temps des jugements, le déchargement, les interrogatoires, la vente aux enchères une fois les procédures terminées et ainsi de suite. Tout cela est méticuleusement documenté, jusqu'au nom de chaque acheteur et chaque somme dépensée. Comme il ne s'agit que de 17 procès-verbaux, exécutés de 1710 à 1712, ce corpus ne permet pas de faire un portrait précis de leur *évolution* dans les colonies. Il est toutefois possible de dresser un portrait global du déroulement des événements, en tandem avec les réponses de l'amiral qui mentionnent chacune des étapes conduites par les officiers des amirautés pour toute la période ciblée.

Les réponses de l'Amiral, qui sont écrites selon un modèle qu'on retrouve dans tous les documents, représentent le second type de document utilisé dans la sous-série G5<sup>68</sup>. On y trouve toujours les mêmes informations : le nom du vaisseau corsaire, le nom du vaisseau pris, la date du

---

<sup>66</sup> J.S. Bromley, « The French Privateering War, 1702-1713 », dans H.E. Bell et R.C. Ollard (dir.), *Historical Essays 1600-1750* (London, 1963) ; Landry, « Les activités de course dans un port colonial français », *op.cit.*, 2004 ; Javillier, *op.cit.*, 1996.

<sup>67</sup> Archives Nationales (ci-après AN), Sous-série G5, Amirauté et Conseil des prises, « Procès-verbaux de vente de prises 1710-1712 », fo.143 à fo.397.

<sup>68</sup> AN, Sous-série G5, Amirauté et Conseil des prises, fo.414 à 924.

rapport de prise fait dans une amirauté, la date de la prise, le lieu de la prise, la nationalité du vaisseau pris, son lieu de départ, sa destination, les marchandises de son chargement et la déclaration de bonne prise ou de confiscation, sauf omission soit de la part de l'Amiral, soit de la part de l'amirauté dans sa procédure. Ce sont ces informations qui permettent de reconstituer le déroulement des procédures faites par les amirautés lorsque le procès-verbal n'est pas disponible. Plus rarement, il est également mentionné si la prise est déclarée provisoirement bonne par le juge de l'amirauté ainsi que le prix de vente de la prise et s'il y a eu rançon. Dans le cadre de ma recherche, 200 réponses officielles ont été analysées, la grande majorité, soit 102 documents, concerne Plaisance. Ensuite, Louisbourg est représenté par 54 documents et Québec, par 11. L'Acadie et la Martinique ne cumulent que cinq archives, aussi n'en sera-t-il pas question dans cette recherche, faute d'un volume de documents pertinent et accessible. Les réponses de l'Amiral faites aux procédures menées conjointement par deux amirautés ou plus, soit 11, ainsi que certaines procédures faites par les amirautés en métropole, au nombre de 17, ont également été analysées. Ce sont les seules procédures hors colonie qui sont disponibles dans la sous-série G5 conservée à BAC.

Les deux types d'archives étudiés conjointement permettent de reconstituer le déroulement presque journalier des procédures effectuées par l'amirauté avec assez de précision pour qu'on puisse considérer qu'elles ont peu changé jusqu'à la fin de la période choisie pour cette étude.

Les archives notariales de Plaisance ont été consultées, en plus des fonds des amirautés de Québec et de Louisbourg, afin d'analyser les différents types de procès présents dans chaque corpus. L'idée est d'établir quel est le poids relatif des procès sur les prises dans l'ensemble des procès connus dans les amirautés coloniales et d'étudier l'importance de la course dans chacun des ports choisis pour cette étude. Pour ces archives, un échantillon des procès qui sont les plus prévalents dans les amirautés a été sélectionné. Cet échantillon est propre à chaque port, puisque comme nous allons le voir plus loin, Plaisance, Québec et Louisbourg n'ont pas tous eu le même volume ni les mêmes types de procès. C'est en utilisant autant ces archives que celles du Conseil des prises qu'on peut démontrer le fonctionnement spécifique des amirautés coloniales, qui ne se limitent pas, rappelons-le, à donner une sanction officielle à la course, mais qui ont également sous leur juridiction au moins tout ce qui concerne la mer.

Les archives notariales de Plaisance ont également été utilisées afin de reconstituer un portrait le plus complet possible de la course. Vingt-six documents ont été identifiés comme étant propres aux procédures du jugement des prises, dont 13 ont pu être reliés aux réponses de l'Amiral conservées dans la sous-série G5. Les 13 autres représentent alors des cas qui n'ont pas été retrouvés dans la sous-série G5 et, par conséquent, ils ont été ajoutés aux 102 documents présentés précédemment pour compléter le portrait statistique. Le même exercice a été fait pour Louisbourg, en ajoutant les 54 réponses de l'Amiral aux 1402 documents de l'amirauté.

### Méthodologie

En ce qui concerne les archives du Conseil des prises, j'ai commencé par noter tous les éléments issus des procédures menées par les juges, par exemple le nom de la prise, la date de la commission en guerre, la nationalité de la prise, etc. Une fois tous les documents adéquatement annotés, j'ai pu monter les tableaux statistiques qui seront présentés dans le chapitre un afin de comparer les procédures entre les amirautés et dresser un portrait de l'activité de la course dans les colonies. J'ai donc pu vérifier la fréquence à laquelle certaines informations étaient écrites dans les documents et si certaines périodes étaient plus complètes que d'autres, ou encore plus fructueuses en prises. Ensuite, j'ai calculé le temps écoulé entre la date d'enregistrement de la prise à l'amirauté et la date de la réponse de l'Amiral afin de vérifier combien de temps pouvait prendre une procédure avant d'avoir une réponse du Conseil des prises. C'est donc en comparant tous ces éléments que j'ai pu émettre des hypothèses quant à la problématique proposée, en proposant ces chiffres, ce qui n'a jamais été fait jusqu'à maintenant.

J'ai également analysé les procès-verbaux retrouvés dans la sous-série G5. Dans trois cas, en me fiant aux dates écrites, au nom des vaisseaux corsaires et des vaisseaux pris, j'ai pu relier les procès-verbaux faits par l'amirauté de Plaisance aux réponses de l'Amiral. C'est dans ces procès-verbaux que j'ai pu voir le détail des étapes menées par les juges coloniaux. Ces documents spécifient la participation de différents marchands et habitants de Plaisance, ce qui permet de vérifier l'aspect social et économique que la course a pu jouer dans les colonies. Finalement, le détail du prix des prises et de leur cargaison est inscrit dans ces documents. En analysant le prix des marchandises, du vaisseau et des frais de justice, j'ai pu analyser le côté plus financier de la course.

Ensuite, j'ai aussi consulté les archives notariales de Plaisance (Série G3 — Dépôt des papiers publics des colonies ; notariat). En parcourant ces archives, j'ai pu vérifier l'étendue des activités de cette amirauté, afin d'explorer sa juridiction et ses limites. Un tel détour a été nécessaire puisque la sous-série G5 ne contient que les documents concernant la course, alors que l'amirauté participe à plusieurs activités judiciaires. C'est dans ce fonds qu'on retrouve le greffe de l'amirauté de Plaisance. Le but était d'évaluer de l'importance des différents types de procédures relatives à la course au sein de l'ensemble des activités juridiques des amirautés. C'est ce portrait qui a permis de situer dans leurs contextes locaux les jugements des prises dans les colonies. Un défi rencontré a été de valider que certains documents étaient bien issus de l'amirauté, puisque plusieurs en portent sur des affaires n'appartenant pas à la sphère maritime, normalement la prérogative des amirautés. Dans la base de données de Bibliothèque et Archives Canada, j'ai tout simplement pu trier les résultats avec le filtre « amirauté » dans le cas de Plaisance.

En ce qui concerne les documents du fonds de l'amirauté de Louisbourg<sup>69</sup>, vu la masse documentaire déjà importante derrière ce mémoire, j'ai constitué un échantillon afin de vérifier quels types de procès prévalent. Sur le site des Archives départementales de la Charente-Maritime, le fonds est divisé en deux onglets, soit les *Registres* et les *Liasses*. Dans le cas des *Liasses*, j'ai pu survoler rapidement l'entièreté de l'onglet pour répertorier les documents. Un tel exercice n'a pas pu être fait pour les *Registres*, aussi ai-je consulté les registres tous les cinq ans, en commençant par l'année 1720, afin de survoler rapidement le fonds pour me faire une idée approximative des types de documents conservés. Lorsque la catégorie consultée était moins volumineuse, j'ai pu à ce moment consulter la totalité des documents disponibles.

N'ayant pas eu accès aux fonds d'archives des amirautés du royaume, nous nous référons à l'Ordonnance de la Marine de 1681 et à certaines études, notamment celle de Javillier, afin de tenter de saisir jusqu'à quel point la pratique des amirautés coloniales s'éloigne de la norme métropolitaine.

## Plan

---

<sup>69</sup> Archives départementales de la Charente-Maritime (ci-après ADCM), Fonds Amirauté de Louisbourg, B265-283 (registres) ; B6109-6125 (liasses).

Ce mémoire est divisé en trois chapitres. Le premier comporte deux parties principales : une mise en contexte sur ce qu'est le monde atlantique au XVIII<sup>e</sup> siècle, en plus des précisions sur le rôle que la guerre de course a joué durant les conflits qui ont parsemé cette époque, ainsi que la présentation d'un tableau statistique constitué à partir des documents consultés de la sous-série G5 appartenant aux différents ports mentionnés précédemment. Ce tableau permettra de chiffrer le plus précisément possible l'activité de la course dans les colonies afin d'en faire ressortir les différents éléments qui la distinguent de celle menée en métropole.

Le deuxième chapitre se penche sur le fonctionnement propre des amirautés à travers l'analyse des procès-verbaux de l'amirauté de Plaisance. L'activité de cette amirauté est située dans deux contextes : celui de la norme métropolitaine, afin de faire ressortir les particularités des procédures coloniales relatives à celles menées par les amirautés dans le royaume; celui de l'ensemble des institutions de justice coloniales, en s'appuyant sur les statistiques présentées au premier chapitre, afin de dégager certaines tendances propres aux amirautés.

Finalement, le troisième chapitre tente de déterminer l'importance relative de la course parmi les différentes matières traitées par les amirautés coloniales. Le but de ce chapitre est de comparer la masse documentaire dédiée à la course dans les amirautés à celle de leurs autres activités. Ensuite, on pourra examiner les retombées économiques et sociales de la course dans les colonies.

**CHAPITRE 1 — LA GUERRE DE COURSE DANS LES COLONIES : MISE EN**  
**CONTEXTE DE STATISTIQUES ET SPÉCIFICITÉ DES AMIRAUTÉS**  
**COLONIALES**

L'étude de la guerre de course dans les colonies à partir des années 1690 jusque vers 1750, période choisie pour cette recherche et surtout période charnière pour cette activité, permet de mettre de l'avant certaines spécificités de la société coloniale française, comme le développement de l'autonomie des administrateurs coloniaux, la croissance économique de certains ports et de certaines activités et l'adaptation du système juridique au contexte colonial. Dans ce chapitre, il sera question tout d'abord de mettre de l'avant les aspects socio-économiques et politico-militaires particuliers à l'Europe au début du XVIII<sup>e</sup> siècle, qui ont permis la montée en importance des corsaires. L'importance du commerce dans l'Atlantique devient fondamentale dans la puissance de plusieurs États, aussi faut-il présenter les différentes composantes de ce commerce, ainsi que leurs répercussions coloniales.

Ensuite, grâce à l'analyse des sources de la sous-série G5, un tableau statistique a pu être établi afin de brosser un portrait de la course en chiffres. L'élaboration du tableau permet de faire ressortir les éléments les plus récurrents dans les documents. Ces derniers sont importants puisqu'ils permettent de lier les prises aux tendances commerciales de l'époque.

Finalement, la spécificité des documents en eux-mêmes, ici les réponses de l'Amiral, va être analysée, afin d'explorer ce qui semble différencier les amirautés coloniales des amirautés métropolitaines. Les institutions coloniales et métropolitaines font face à des défis différents, reflétant l'action de facteurs aussi diversifiés que la position géographique de chaque port, son rôle dans le commerce atlantique et l'importance du trafic atlantique à portée de ses corsaires.

### 1.1. L'importance de la guerre de course au XVIII<sup>e</sup> siècle

#### 1.1.1 Le commerce transatlantique et la concurrence européenne

Afin de bien comprendre le phénomène de la montée en importance de la guerre de course vers la fin du XVII<sup>e</sup> siècle, il faut tout d'abord présenter le contexte particulier dans lequel l'Europe évolue à cette époque. Plusieurs aspects de la société sont alors en évolution, tant au

niveau économique que politique, social ou même religieux. Dans le cadre de la présente recherche, les aspects les plus importants concernent principalement l'économie et la situation de la Marine militaire française. C'est le commerce atlantique britannique qui nous intéresse en particulier, victime principale des corsaires français.

Les marchés européens s'ouvrent de façon importante à la consommation des produits coloniaux comme le tabac, le coton, l'indigo, le café, le gingembre et surtout le sucre. La plupart de ces derniers ont en commun le besoin d'une main-d'œuvre abondante afin d'assurer une culture qui répond à la demande européenne. Les colonies de la Barbade, de la Jamaïque, de la Martinique et de la Guadeloupe en sont de bons exemples avec l'introduction du système de travail forcé de l'esclavage pour compenser ce besoin. Au milieu du XVII<sup>e</sup> siècle, les Hollandais sont très présents pour investir dans ces plantations, soutenus par les profits engendrés par la construction navale et le raffinage du sucre<sup>70</sup>. En effet, même si les Hollandais n'ont pas autant de possessions coloniales que les Anglais ou les Français, ils sont des investisseurs importants dans l'achat de propriétés terriennes dans les colonies étrangères pour permettre aux colons la culture des produits comme le sucre. Ils sont également de gros transporteurs d'esclaves. Leurs activités ne sont donc pas étrangères à la croissance rapide du complexe des plantations dans les colonies françaises. Pour ne donner qu'un exemple, en quinze ans, entre 1671 et 1685, le nombre des sucreries à la Martinique passe de 111 à 172 et celui des esclaves, de 6 382 à 10 343<sup>71</sup>.

La présence des Néerlandais est toutefois gênante pour les couronnes de l'Angleterre et de la France. Ces deux empires vont développer des politiques mercantilistes dans le but d'éliminer cette présence de leurs marchés coloniaux. L'Angleterre le fait à travers les *Navigation Acts* de 1651 et 1660. Le premier exige que les produits comme le sucre, le tabac, le coton, l'indigo, le gingembre et les bois de teinture doivent obligatoirement être transportés dans des vaisseaux anglais pour être introduits sur le marché anglais. Cet acte stipule que tous les produits étrangers importés par les colonies doivent également passer par des vaisseaux anglais. En 1660, l'édit va plus loin en exigeant l'importation en Angleterre de certains produits avant qu'ils puissent

---

<sup>70</sup> Butel, *op.cit.*, p.198.

<sup>71</sup> *Ibid.*, p.225.

être réexportés vers les marchés étrangers dans le but de collecter des taxes<sup>72</sup>. La France fait un exercice semblable en instaurant le système de l'Exclusif, qui interdit aux vaisseaux étrangers de mouiller dans ses ports coloniaux, en plus d'interdire l'achat de produits n'ayant pas été transportés par un vaisseau français par les colons<sup>73</sup>.

Au XVIII<sup>e</sup> siècle, ce sont les Britanniques qui dominent le commerce atlantique. Les colonies de l'Angleterre (devenues britanniques en 1707) sont témoins d'une expansion importante. Dans les colonies antillaises, le tabac et le sucre sont des produits à haute valeur, avec 10 millions de livres pour le tabac en 1660 et 100 millions de livres en 1770. La quantité de sucre, qui est réservé au marché anglais, atteint 8 000 tonnes en 1663, 25 000 tonnes en 1700 et 97 000 tonnes en 1770<sup>74</sup>. En termes d'exportation, les colonies antillaises des Anglais valent leur pesant d'or permettant aux métropolitains d'accéder à des produits exotiques, qui deviennent de plus en plus la norme au XVIII<sup>e</sup> siècle<sup>75</sup>. Dans les colonies continentales, la population augmente de façon importante, beaucoup plus rapidement, d'ailleurs, que dans les colonies françaises de l'Amérique du Nord. En 1660, il y a environ 70 000 habitants contre 2,3 millions en 1770<sup>76</sup>. Les colonies deviennent ainsi un marché d'exportation important pour les produits manufacturés en métropole. Près de 90 % des produits importés par les colonies de la Grande-Bretagne en 1770 sont des biens manufacturés. Le commerce entre la métropole et ses colonies est donc très fort et en constant développement. En 1660, les colonies exportent 70 000 tonnes de produits contre 500 000 tonnes en 1770.

La demande européenne pour ces produits exotiques, en plus de ceux produits dans les colonies continentales, donne de la valeur aux colonies. L'importance croissante du commerce atlantique et colonial intensifie la concurrence entre pouvoirs européens et provoque des

---

<sup>72</sup> *Ibid.*, p.199.

<sup>73</sup> Marzagalli, *op.cit.*, p.243.

<sup>74</sup> Nuala Zahedieh, "Economy", *The British Atlantic World, 1500-1800*, Basingstoke: New York : Palgrave Macmillan, 2009, p.57-59.

<sup>75</sup> Butel, *op.cit.*, p.242.

<sup>76</sup> Joyce E Chaplin, "The British Atlantic", *The Oxford Handbook of the Atlantic World*, ed. Nicholas Canny & Philipp Morgan, Oxford : Oxford University Press, 2011, p.228, <https://doi.org/10.1093/oxfordhb/9780199210879.013.0013>

affrontements. Les guerres anglo-hollandaises de la deuxième moitié du XVII<sup>e</sup> siècle ont non seulement pour effet de changer l'équilibre de pouvoir dans l'Atlantique en faveur des Anglais, mais également leur permettent de développer leurs forces navales pour protéger leur commerce maritime. Durant la première guerre anglo-hollandaise (1652 à 1654), l'Angleterre prend près d'un millier de bâtiments hollandais, ce qui augmente considérablement sa propre flotte militaire et commerciale. Après cette guerre, la puissance maritime de l'Angleterre passe d'une flotte acceptable à une véritable force navale considérable<sup>77</sup>. On passe de 115 000 tonneaux en 1629 à 340 000 à la fin de la Restauration<sup>78</sup>. Dans ce contexte géopolitique, la France a, elle aussi, besoin de bonifier ses forces navales. Jusqu'aux dernières années du XVII<sup>e</sup> siècle, l'institutionnalisation de la Marine se faisait lentement et sporadiquement, notamment dans les années 1620-1640 sous la supervision de Cardinal Richelieu<sup>79</sup> et ensuite deux décennies plus tard pendant le mandat de Jean-Baptiste Colbert, nommé secrétaire d'État à la Marine en 1669<sup>80</sup>. La flotte française sous les débuts de Colbert était respectable, avec 150 000 tonneaux. C'est l'œuvre de ces deux principaux administrateurs qui amène la Marine française à son apogée dans les années 1690<sup>81</sup>.

Si les forces navales des pouvoirs européens se développent, la façon de faire la guerre maritime change aussi. La guerre d'escadre est abandonnée en faveur de la course, qui devient le moyen principal d'affronter les ennemis de la Couronne. La première, qui consiste à aligner plusieurs vaisseaux lourdement armés en face d'une puissance similaire et à tirer sur cette dernière jusqu'à sa capitulation, perd de son importance au XVII<sup>e</sup> siècle et a presque totalement disparu au cours du XVIII<sup>e</sup> siècle. Les faiblesses de ce type d'affrontement sont entre autres révélées durant la guerre de la Ligue d'Augsbourg, de 1688 à 1697<sup>82</sup>. La nécessité d'abandonner la guerre d'escadre pour une forme de guerre plus agile, fluide et surtout moins coûteuse à l'État devient évidente. Bien que la course existe depuis au moins l'Antiquité dans la Méditerranée et qu'elle

---

<sup>77</sup> Butel, *op.cit.*, p.177.

<sup>78</sup> *Ibid.*, p.195.

<sup>79</sup> Chaline, *op.cit.*, p.69.

<sup>80</sup> Étienne Taillemite, *L'histoire ignorée de la marine française*, Paris : Librairie académique Perrin, 1988, p.69.

<sup>81</sup> Acerra & Zysberg, *op.cit.*, p.60.

<sup>82</sup> Acerra & Zysberg, *op.cit.*, p.59.

s'étend jusqu'à l'Atlantique dès les débuts de l'exploration européenne de cette dernière, ce n'est pas avant la fin du XVII<sup>e</sup> siècle et surtout durant le XVIII<sup>e</sup> siècle que la course est largement adoptée par les États européens comme outil de guerre efficace. De 1695 à 1715, alors que le trafic commercial augmente, la flotte militaire française diminue de près de moitié<sup>83</sup>, au profit des armements privés.

La guerre de Succession d'Espagne est le conflit par excellence qui favorise le développement de la guerre de course, surtout en France<sup>84</sup>. L'équilibre des puissances en Europe est remis en question durant ce conflit, qui oppose les dynasties Habsbourg en Autriche aux Bourbons en France. Le roi Charles II n'ayant pas d'héritier à sa mort, les deux familles sont en conflit pour s'approprier le trône vacant parmi les proches du roi décédé. Ce conflit finit par inclure d'autres nations, avec l'Angleterre et la Hollande qui s'opposent à l'agrandissement de la France par la succession au trône d'Espagne à un Bourbon. L'alliance entre la France et l'Espagne se ferait aux dépens des Pays-Bas impériaux et assurerait à la France le monopole sur le commerce des Amériques espagnoles<sup>85</sup>. C'est définitivement durant cette guerre, qui s'avère très dure financièrement pour la France, que les gros tonnages sont abandonnés pour des plus petits, et que la guerre de course remplace la guerre d'escadre<sup>86</sup>. Ce sont ces vaisseaux corsaires, plus petits, rapides et agiles, qui deviennent les escortes des convois français transportant les métaux précieux de l'Amérique espagnole vers la France, obtenues légalement par le commerce officiel entre les deux États, et qui participent également à la course contre le commerce adverse<sup>87</sup>. La guerre de course a l'avantage singulier d'avoir des principes simples, réglés depuis au moins le XVI<sup>e</sup> siècle : éviter la guerre d'escadre et ruiner l'économie ennemie<sup>88</sup>.

---

<sup>83</sup> James Pritchard, *In Search of Empire: the French in the Americas, 1670-1730*, Cambridge: Cambridge University Press, 2004, p.359.

<sup>84</sup> Philippe Hrodej, « Les ressorts de la course ponantaise sous le règne Louis-quatorzien », *Histoire des pirates et des corsaires*, Paris : CNRS, 2016, p.201.

<sup>85</sup> A.T. Mahan, *Influence de la puissance maritime dans l'histoire, 1660-1783*, Paris : Société française d'édition d'art, 1889. p.227.

<sup>86</sup> Acerra & Meyer, *op.cit.*, p.67.

<sup>87</sup> Chaline, *op.cit.*, p.218.

<sup>88</sup> Meyer, *op.cit.*, p.8.

La capacité d'un État à recevoir des prises de la part de ses corsaires devient donc une arme fondamentale pour affaiblir ses ennemis, surtout lorsque le financement de cette activité est assumé et par l'État, et par le privé<sup>89</sup>. Toutes les puissances européennes atlantiques ont participé à la course à une moindre mesure, mais les Français et les Anglais sont ceux qui ont été les plus reconnus pour leurs activités de course. Très efficaces et surtout très présents à travers l'Atlantique, les corsaires français ont dû adapter, avec l'aide des institutions, certains aspects légaux de la course pour leur permettre une grande liberté, surtout dans le contexte colonial.

### 1.1.2. La course dans les colonies : son développement et ses institutions

La course est réglée par l'Ordonnance de la Marine depuis 1681, ce qui permet à l'État d'encadrer cette activité selon des modalités théoriquement strictes. Tout d'abord, il n'est pas autorisé de ramener une prise dans une amirauté autre que celle qui a émis la commission en guerre de l'Amiral et l'a enregistrée, ce qui veut dire que lorsqu'un vaisseau quitte une amirauté métropolitaine, comme La Rochelle ou Saint-Malo, où il a enregistré sa commission en guerre, il ne peut faire juger ses prises que dans la même amirauté métropolitaine. Par exemple, la procédure faite par le gouverneur Brouillan le 22 juin 1694 concerne le navire *Le Saint-Pierre* de Saint-Malo. La procédure a été faite à Plaisance, mais légalement elle aurait dû être faite à Saint-Malo, port d'attache originel du vaisseau<sup>90</sup>. Une prise faite dans les environs de Plaisance ou des Caraïbes ne devrait donc pas être jugée avant d'avoir rejoint les côtes françaises, ce qui représente plusieurs semaines de voyage. Afin de s'assurer que la prise se rende à bon port, le capitaine corsaire sélectionne des matelots de son équipage qu'il laisse sur la prise pour qu'ils la ramènent au port de départ<sup>91</sup>. Ainsi, à chaque prise faite par le même corsaire, l'équipage rapetisse de plus en plus en laissant des marins sur chacune d'elles pour empêcher que l'équipage pris ne reprenne possession du vaisseau.

Afin d'éviter autant la longueur du trajet que la séparation abusive de certains équipages, l'établissement des amirautés dans les colonies devient un enjeu important pour rapidement rendre

---

<sup>89</sup> Villiers, « Marine royale », *op.cit.*, p.159.

<sup>90</sup> AN, Sous-série G5, Amirauté et Conseil des prises, fo.510.

<sup>91</sup> Chaline, *op.cit.*, p.48 à 50.

le jugement des prises, qui détermine le profit que les corsaires et armateurs peuvent espérer faire. Il ne faut pas oublier que la couronne française dépend beaucoup des armateurs privés prêts à armer des vaisseaux corsaires pour faire la course, aussi l'efficacité du système de jugement des prises est très importante pour assurer la continuité de ce financement privé. D'autant plus que les armateurs risquent de voir ce profit disparaître si leur vaisseau se fait prendre ou attaquer par des vaisseaux ennemis ou même tout simplement si le vaisseau est victime des intempéries de la mer.

L'adoption de certains décrets concernant le jugement des prises dans les colonies et l'instauration d'amirauté dans des ports spécifiques permettent ainsi d'étoffer un système qui autrement devrait gérer une étendue formidable<sup>92</sup>.

Comme l'indique l'exemple ci-haut, des prises étaient ramenées dans les colonies pour être jugées par les intendants en place dès les années 1690, toujours selon les exigences légales du Conseil des prises, mais sans l'institution même de l'amirauté. Ces jugements n'en demeurent pas moins valides et sont cautionnés par l'État et l'Amiral de France. En effet, ces procédures rendues par les intendants coloniaux sont acceptées par le Conseil des prises au même titre que celles des amirautés métropolitaines, selon ce que les sources ont pu montrer. Plaisance devient le premier port de l'Amérique du Nord française doté d'une amirauté<sup>93</sup>, mais il faut cependant préciser qu'une fois cette amirauté instaurée officiellement, les autres ports qui connaissent déjà un retour de prise ne cessent jamais d'en recevoir. Le port de Québec par exemple, qui n'est doté d'une amirauté officielle qu'en 1719, continue de juger des prises à travers son intendant malgré la présence de l'amirauté de Plaisance<sup>94</sup>. L'un n'exclut donc pas l'autre et surtout, le jugement des prises ne devient pas le monopole de Plaisance. La date de la création de l'amirauté de Plaisance est tout à fait intéressante aussi, puisqu'elle est créée au début de la guerre de Succession d'Espagne, vers 1701-1702. C'est dû à l'augmentation du nombre de prises que l'urgence d'autoriser des amirautés dans les colonies devient évidente pour la Couronne française<sup>95</sup>.

---

<sup>92</sup> *Ordonnance de la Marine 1681, op.cit.*

<sup>93</sup> Houllemaire, *op.cit.*, p.10.

<sup>94</sup> John Alexander Dickinson, *Justice et justiciables : la procédure civile à la prévôté de Québec, 1667-1759*, Québec : Presses de l'Université Laval, 1982, p.73.

<sup>95</sup> Landry, « Les activités de course dans un port colonial français », *op.cit.*, p.61.

Louisbourg, fondée suite au traité d'Utrecht en 1713 et à la perte de Plaisance aux Britanniques, hérite ainsi du rôle de bastion des colonies de la Nouvelle-France dans l'Atlantique<sup>96</sup>, en protégeant le passage des vaisseaux de commerce français et en accueillant dans son port ceux qui doivent s'y arrêter, comme Plaisance le faisait avant 1713<sup>97</sup>. Comme mentionné ci-haut, Louisbourg est doté d'une amirauté en 1719, selon une décision royale du 12 janvier 1717, en même temps que tous les autres ports des colonies françaises<sup>98</sup>.

L'établissement des amirautés coloniales se faisait d'abord dans le contexte de la guerre et était alors une solution pragmatique à un problème urgent. La fondation des amirautés dans d'autres colonies une quinzaine d'années plus tard est arrivée dans un contexte différent, celui de la volonté du roi d'uniformiser les institutions dans les colonies.

## 1.2. La course en Amérique du Nord française : un portrait statistique

Comme les études se concentrent sur la course et les prises dans la métropole, on n'a pas d'idée précise de la nature de cette activité dans les colonies. Or, comme démontré dans la section précédente, la guerre de course est tout à fait centrale, les colonies étant un des théâtres de guerre importants. Brosser un portrait statistique des jugements des prises permet de voir l'ampleur de cette activité et ses particularités selon le contexte des colonies. Ce qui suit est un portrait statistique des prises ramenées aux ports de Plaisance (1693-1715), Louisbourg (1744, 1756, 1757) et Québec (quelques documents parsemés de 1692 à 1747). Le portrait est le plus complet pour Plaisance en raison des sources disponibles. Les prises peuvent être jugées de trois façons : elles peuvent être jugées bonnes et donc vendues aux enchères, elles peuvent être confisquées au profit de l'Amiral de France ou du Roi et elles peuvent être jugées mauvaises et rendues aux propriétaires.

Tout d'abord, la méthode utilisée pour faire le portrait statistique suivant a été d'analyser toutes les réponses de l'Amiral disponibles dans la sous-série G5 afin d'en faire ressortir les

---

<sup>96</sup> T.A. Crowley, *Louisbourg : Forteresse et port de l'Atlantique*, Ottawa : Société historique du Canada, 1990, p.3.

<sup>97</sup> Landry, *Plaisance, Terre-Neuve*, p.25.

<sup>98</sup> Marie Houlemare, *op.cit.*, p.12.

différents éléments. Ces éléments ont ensuite été compilés dans différents tableaux, permettant ainsi de mettre de l'avant les particularités propres aux trois ports étudiés. Les réponses de l'Amiral consultées ne donnent pas toujours les mêmes informations. Celles qui reviennent à plusieurs reprises sont les suivantes : nom du vaisseau corsaire français ; nom du vaisseau pris ; date du rapport de prise fait par le corsaire à l'amirauté ; date et lieu de la prise ; nationalité du vaisseau pris ; cargaison ; lieu de départ ; destination ; jugement de bonne prise provisoire par le juge de l'amirauté coloniale ou l'autorité qui a enclenché les procédures ; prix de vente si elle a eu lieu ; rançon ; confiscation au profit de l'amiral pour non-respect des modalités entourant la course. On peut supposer que ces informations se retrouvent automatiquement dans les procédures envoyées par les amirautés au Conseil des prises, mais comme les réponses de l'Amiral ne servent qu'à légitimer ou non les circonstances entourant la prise d'un vaisseau ennemi, cette masse importante d'informations n'est donc pas pertinente à renvoyer à l'amirauté. Nous sommes donc limités à ce que l'Amiral a bien voulu faire retranscrire des procédures des amirautés dans ses lettres lorsqu'il rend son jugement.

Sur les 200 documents analysés, 176 nomment le corsaire qui a effectué la prise ; 184 nomment le vaisseau pris ; 190 dates de rapport de prise sont données ; 126 dates et 109 lieux de prises sont mentionnés ; la nationalité du vaisseau pris est donnée dans 171 documents ; son lieu de départ, 87 fois et sa destination, 96 fois ; la marchandise de la prise est indiquée dans 138 documents ; 22 confiscations en tout sont relevées ; neuf ventes et sept rançons sont également précisées<sup>99</sup>. Spécifique au contexte colonial — nous y reviendrons à la fin de ce chapitre —, la mention de bonne prise provisoire n'est appliquée que 36 fois dans les 200 cas documentés. La nationalité qui est majoritaire dans les prises est anglaise, comme les archives se concentrent surtout durant la guerre de succession d'Espagne et les années suivantes, qui sont au cœur des nombreux conflits qui ont opposé la France et l'Angleterre durant le long XVIII<sup>e</sup> siècle. Afin

---

<sup>99</sup> Les confiscations concernent les prises qui sont faites selon l'usage, mais sans certains papiers légaux et autorisations, par exemple la commission de l'Amiral. Dans la plupart des cas, la vente n'est pas mentionnée dans la réponse de l'Amiral. Les rançons sont également considérées comme des prises à part entière et subissent le même jugement que la prise de marchandises. La nuance est qu'il n'y a pas de vente aux enchères.

d'alléger un peu la lecture des chiffres qui suivent, les résultats statistiques seront présentés par port plutôt que sous la forme d'un tout.

### 1.2.1 Plaisance : au cœur de la course coloniale française

Le cas de Plaisance est particulièrement intéressant puisque c'est le premier port à se voir muni d'une amirauté et c'est aussi dans ce port que la grande majorité des archives du Conseil des prises qui ont été analysées ont été envoyées. Sur les 200 documents analysés, pas moins de 102 concernent Plaisance. Quarante-trois de ces documents donnent le nom du vaisseau corsaire contre 100 qui donnent le nom du vaisseau pris. Il y a 100 dates de rapport de prise et 51 seulement de la date de la prise en elle-même. Le lieu de la prise est également peu mentionné, soit 37 fois, alors que la nationalité des prises est donnée 94 fois. Le lieu de départ et la destination des prises sont donnés de façon plus ou moins égale, respectivement dans 47 et 48 documents. Les marchandises trouvées sur les prises sont décrites dans 73 documents. Seulement cinq rançons et trois ventes sont mentionnées dans tout le corpus concernant Plaisance. La mention de bonne prise provisoire n'est pas systématiquement présente ; on la retrouve dans 33 des documents.

Pour brosser le portrait statistique, la concentration de l'analyse est sur les informations qui reviennent le plus souvent dans les réponses de l'Amiral, soit : la date du rapport de procédure, afin d'établir une moyenne du temps écoulé entre les rapports de procédure envoyés par Plaisance et les réponses du Conseil des prises<sup>100</sup> ; la date exacte à laquelle le vaisseau ennemi a été pris, afin d'établir la moyenne entre la prise elle-même et le début des procédures officielles ; le lieu de la prise ; sa nationalité ; son lieu de départ ainsi que sa destination ; et finalement, les marchandises qui ont été trouvées dans la prise et vendues par la suite. La mention de bonne prise provisoire ne revient pas assez souvent dans les documents pour en faire un portrait statistique élaboré, aussi cet aspect sera exploré dans la dernière section de ce chapitre. Le même exercice a été fait pour les autres amirautés qui seront présentées par la suite.

---

<sup>100</sup> Il est important de spécifier ici que la date inscrite sur les archives du Conseil des prises est celle à laquelle le jugement de l'Amiral est finalement rendu et non pas la date à laquelle ce jugement est appliqué par l'amirauté. Nous ne savons donc pas combien de temps ces réponses de l'Amiral prennent pour se rendre aux colonies.

En moyenne, il faut un peu plus d'un an pour que le jugement final de l'Amiral soit rendu concernant la vente officielle et légale d'une prise. Cette moyenne s'étale sur plusieurs années, de 1693, premier rapport relevé dans les documents analysés, jusqu'à 1712, où le dernier rapport auquel nous avons accès a été envoyé. L'année qui connaît la plus haute moyenne est 1711, avec 1055 jours écoulés entre l'enregistrement de la prise par le corsaire à l'amirauté et la réponse du Conseil des prises. L'année où l'attente est la moins longue est celle de 1697, avec 108 jours seulement. Plusieurs choses ont probablement contribué à ces disparités, par exemple les intempéries, la masse documentaire, le changement de personnel, les déplacements de l'Amiral, la situation politico-militaire changeante avec les guerres fréquentes au XVIIIe siècle et le moment de l'année où la prise a été effectuée, entre autres. Pourquoi le Conseil des prises met-il plusieurs années avant de juger certaines procédures ? Plusieurs hypothèses viennent à l'esprit : une prise faite juste avant l'hiver doit peut-être attendre le début d'une saison plus douce pour voir sa documentation envoyée au Conseil des prises, ou peut-être est-ce tout simplement parce que l'Amiral n'accorde pas beaucoup d'importance aux procédures faites dans les colonies et ne les estime pas prioritaires. Sur toute la période, il faut donc un peu plus d'un an avant de savoir si une prise est valide ou non. Devant de tels délais, comment les amirautés coloniales géraient-elles ces bâtiments, ainsi que les armateurs et corsaires qui attendent la finalisation des procédures pour vendre leur prise et ainsi faire du profit ? Il en sera question dans les deux prochains chapitres.

La majorité des prises sont de nationalité anglaise, soit dans le cas de Plaisance, 97 % des prises, l'exception étant portugaise<sup>101</sup>. Sur les 37 lieux des prises recensés à travers les documents (graphique 1.1, ci-dessous), les colonies anglaises<sup>102</sup> et françaises<sup>103</sup> à Terre-Neuve et leurs environs, avec 13 et 9 mentions respectivement, comptent à elles seules pour près des trois cinquièmes des lieux recensés, alors que les 7 mentions de l'« Atlantique » ajoutent un autre

---

<sup>101</sup> AN, Sous-série G5, Amirauté et Conseil des prises, fo.590.

<sup>102</sup> AN, Sous-série G5, Amirauté et Conseil des prises, fo.457 ; 494 ; 490 ; 492 ; 518 ; 514 ; 516 ; 517 ; 628 ; 693.

<sup>103</sup> *Ibid.*, fo.455 ; 547 ; 568 ; 582 ; 602 ; 600 ; 624 ; 614 ; 660.

cinquième<sup>104</sup>. Des vaisseaux pris près du Portugal (2)<sup>105</sup>, des Antilles britanniques (2)<sup>106</sup> et des colonies continentales françaises (2)<sup>107</sup> et anglaises (2)<sup>108</sup>, ainsi que l'unique prise faite au large des Antilles espagnoles<sup>109</sup> complètent le tableau. Ainsi, comme c'était voulu en instaurant une amirauté à Plaisance, les corsaires qui font des prises dans les environs de la Nouvelle-France peuvent aller faire les procédures nécessaires directement à Plaisance plutôt que de renvoyer la prise en France, comme c'était demandé auparavant (même si les corsaires continuent de les ramener à Québec, comme mentionné ci-haut). La rivalité géopolitique franco-anglaise tout au long du XVIII<sup>e</sup> siècle explique en partie pourquoi la majorité des prises sont anglaises. La proximité entre les colonies rend également les vaisseaux anglais encore plus vulnérables aux corsaires français.

---

<sup>104</sup> *Ibid.*, fo.519 ; 496 ; 114 ; 553 ; 549 ; 551 ; 118. Ces réponses de l'Amiral donnent le lieu de la prise sous la forme de coordonnées géographiques, qui précise la latitude et la longitude.

<sup>105</sup> *Ibid.*, fo.453 ; 564.

<sup>106</sup> *Ibid.*, fo.692 ; 687.

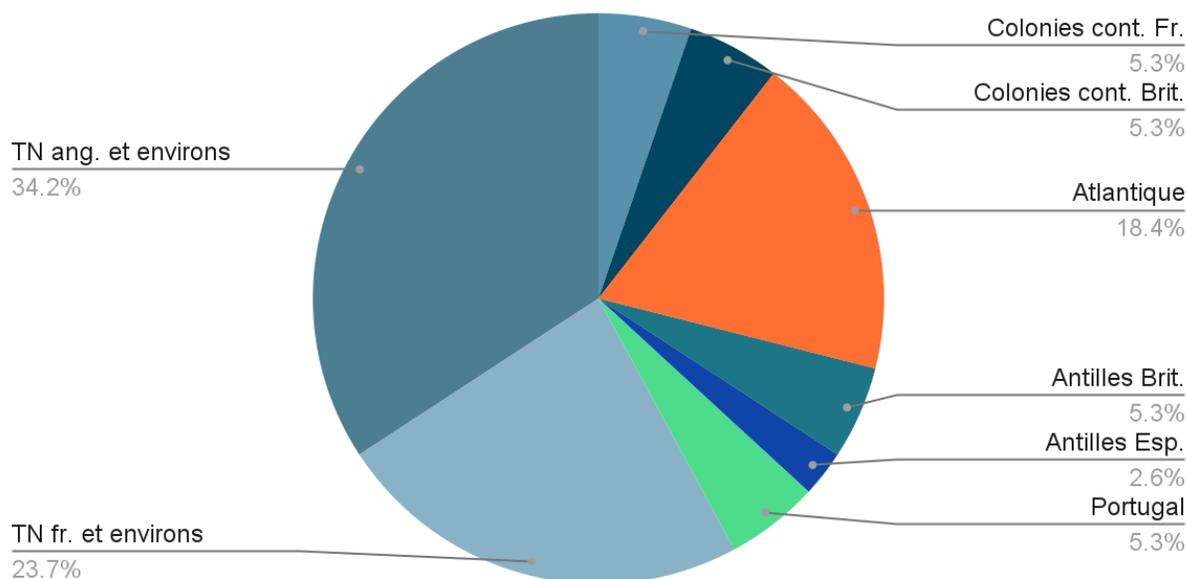
<sup>107</sup> *Ibid.*, fo.519 ; 792.

<sup>108</sup> *Ibid.*, fo.598 ; 620.

<sup>109</sup> *Ibid.*, fo.632.

## Graphique 1.1

Lieu des prises enregistrées à l'amirauté de Plaisance, 1693-1715



Le lieu de départ des prises ainsi que leur destination peuvent donner un indice sur la raison du voyage. Sur les 47 lieux de départ relevés (graphique 1,2), une petite moitié des prises (21 navires) sont originaires des colonies continentales britanniques<sup>110</sup>, un tiers (deux sixièmes : 8+8) arrivent directement de la Grande-Bretagne<sup>111</sup> ou de la péninsule ibérique<sup>112</sup> et un huitième (6), des Antilles britanniques<sup>113</sup>. Enfin, 2 prises sont parties de la Hollande<sup>114</sup> et 2 autres, respectivement, du Brésil<sup>115</sup> et de « Benejuste »<sup>116</sup>. Sur les 49 prises dont on connaît la destination (graphique 1,3), 19 (près des deux cinquièmes) avaient mis le cap sur les colonies britanniques de

<sup>110</sup> *Ibid.*, fo.488; 519; 521; 500; 514; 516; 114; 453; 470; 476; 620; 618; 634; 660; 671; 687; 714; 786.

<sup>111</sup> *Ibid.*, fo.523; 457; 508; 510; 624; 683; 720; 780.

<sup>112</sup> *Ibid.*, fo.474; 472; 478; 655; 646; 658; 648; 718.

<sup>113</sup> *Ibid.*, fo.512; 496; 114; 632; 634.

<sup>114</sup> *Ibid.*, fo.498; 114.

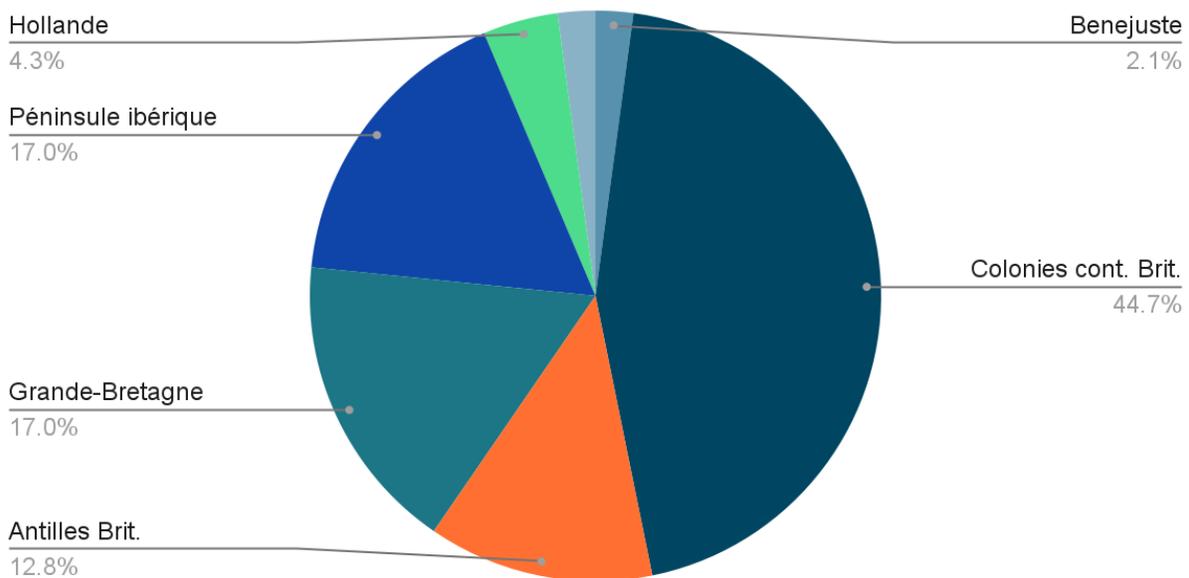
<sup>115</sup> *Ibid.*, fo.596.

<sup>116</sup> *Ibid.*, fo.455. On n'a pas pu préciser la localisation de « Benejuste », ni son orthographe moderne.

l'Amérique du Nord<sup>117</sup>, 11 (un autre cinquième), sur la partie anglaise de Terre-Neuve, 8 sur la Grande-Bretagne<sup>118</sup> et 5, sur les bancs de pêche<sup>119</sup>. Avec 3 mentions chacune, la péninsule ibérique<sup>120</sup> et la région des Antilles britanniques<sup>121</sup> complètent le tableau. Sur les 25 voyages qui nous donnent le point de départ et d'arrivée, huit font le voyage entre colonies de l'Amérique du Nord britannique, huit partent de la métropole vers les colonies, trois partent des colonies de l'Amérique du Nord vers la métropole, deux partent de l'Amérique du Nord vers les Antilles avant de revenir dans l'Amérique du Nord, deux font le voyage des colonies antillaises vers la métropole, et deux quittent la métropole vers les Antilles.

## Graphique 1.2

Provenance des prises enregistrées à l'amirauté de Plaisance, 1693-1715



<sup>117</sup> *Ibid.*, fo.519; 521; 457; 455; 494; 498; 470; 655; 620; 618; 632; 614; 616; 646; 648; 660; 683; 687; 710; 720; 718; 780; 786.

<sup>118</sup> *Ibid.*, fo.512; 496; 500; 453; 590; 658; 658; 671; 714; 786.

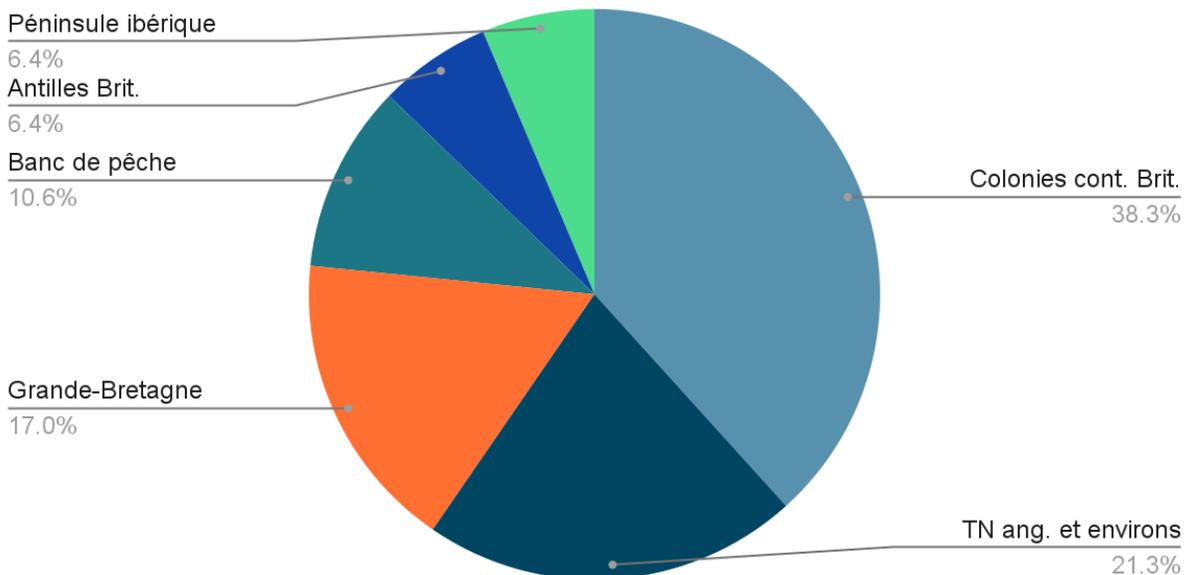
<sup>119</sup> *Ibid.*, fo.514; 516; 488; 510; 474; 472; 478.

<sup>120</sup> *Ibid.*, fo.596; 634.

<sup>121</sup> *Ibid.*, fo.508; 470; 624.

### Graphique 1.3

Destination des prises enregistrées à l'amirauté de Plaisance, 1693-1715



Finalement, quelles marchandises étaient le plus souvent retrouvées dans les vaisseaux ennemis ayant laissé une trace documentaire à Plaisance ? Nous les avons divisées en trois catégories : les vivres, les biens manufacturés et les produits de plantation. En tout, 186 mentions de produits sont nommées dans les réponses de l'Amiral, outre les 28 mentions de « marchandises » sans autres précisions<sup>122</sup>. Pour bien représenter le volume de chaque type de marchandises, ce sont les mentions qui ont été comptabilisées, par exemple si l'indigo apparaît 13 fois dans les cargaisons prises, il compte pour 13 dans le calcul des produits de plantations. Les vivres représentent 44 % des biens pris, les produits de plantation représentent 20 % et les biens manufacturés représentent 37 %.

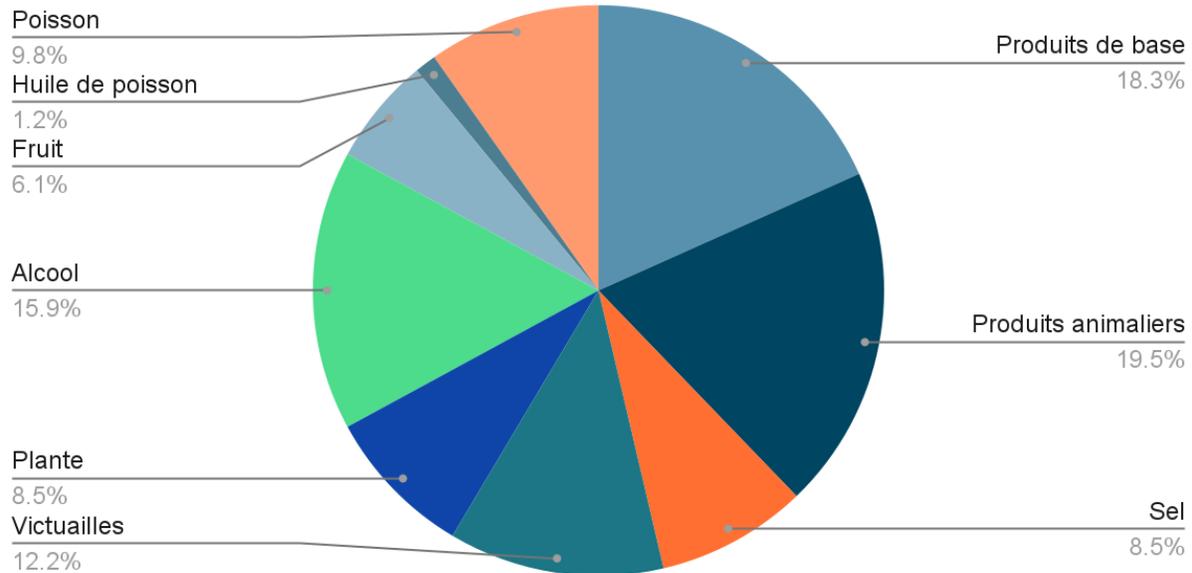
Dans le cadre de la catégorie «vivres», pas moins de 81 mentions de produits sont nommées (ce sont encore une fois les mentions qui ont été comptabilisées plutôt que les types de marchandises). Ils sont catégorisés selon neuf sous-catégories : produits de base (farine, biscuit,

<sup>122</sup> Quelques exemples dans les réponses de l'Amiral. AN, Sous-série G5, Amirauté et Conseil des prises, fo.512 ; 496 ; 582 ; 600 ; 618 ; 634 ; 655 ; 675 ; 785 ; 794. <sup>121</sup> Marzagalli, *op.cit.*, p.238.

etc.), produits animaliers (lard, fromage, etc.), sel, victuailles (nommées telles quelles dans les réponses de l'Amiral), plantes, alcool, fruit, huile de poisson, poissons. Ce sont les produits issus des animaux qui sont les plus prévalents, avec 20 % du total. Ensuite, il y a les produits de base avec 18 % et finalement, l'alcool, avec 16 % (voir graphique 1.4). La seconde catégorie est celle des produits de plantations. On y retrouve du tabac, du sucre, de l'indigo, du coton, du riz, du cacao et de la mélasse. Le sucre est le plus important avec 24 %, ensuite le tabac avec 22 % et le bois avec 18 % (voir graphique 1.5). La dernière catégorie est celle des produits manufacturés, qui est d'ailleurs la plus diversifiée avec 11 sous-catégories : les produits issus de la Marine nommés « bateau » dans le tableau (goudron, brai, térébenthine, etc.), les produits issus d'animaux (cuir, peaux, etc.), les métaux, les tissus, les récipients, la quincaillerie, les vêtements, l'armement et les produits autres. La catégorie la plus importante est celle des tissus avec 20 %, ensuite celle des produits issus de la marine avec 19 % et enfin la quincaillerie avec 12 % (voir graphique 1.6).

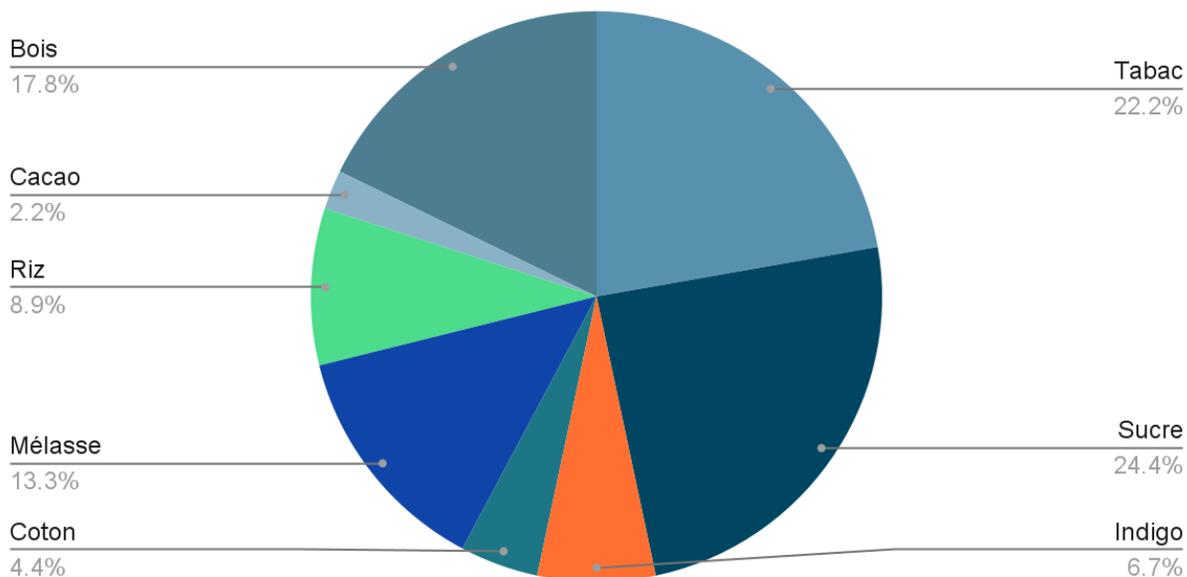
## Graphique 1.4

Marchandises (vivres) des prises enregistrés par l'amirauté de Plaisance. 1693-1715



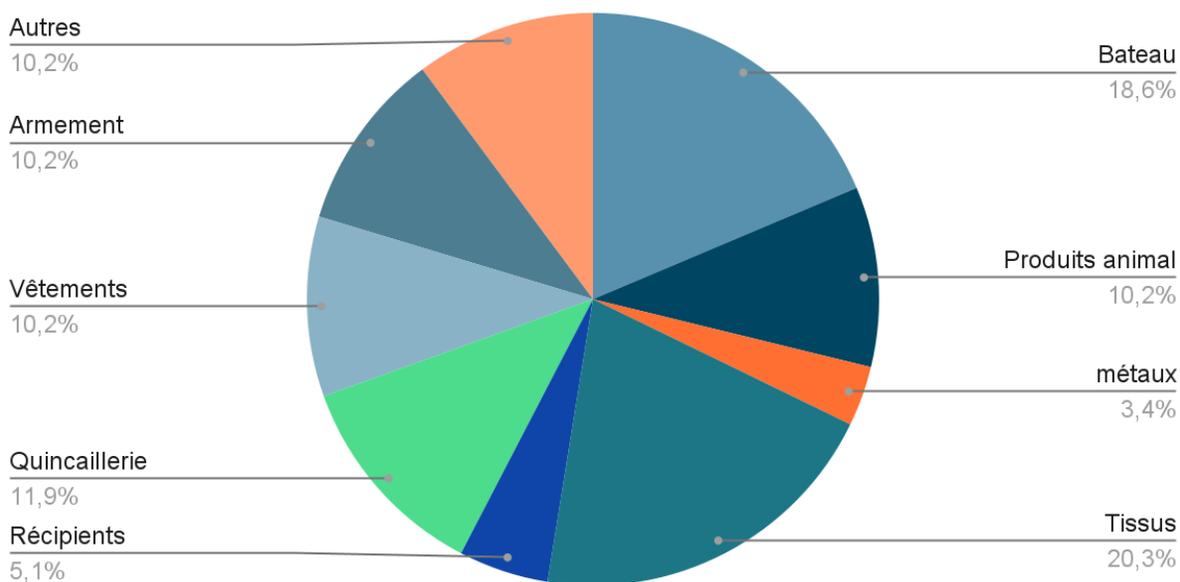
## Graphique 1.5

Marchandises (plantation) des prises enregistrées à l'amirauté de Plaisance, 1693-1715



## Graphique 1.6

Marchandises (manufacturées) des prises enregistrées par l'amirauté de Plaisance, 1693-1715



Les trajets maritimes empruntés par les vaisseaux anglais et français sont très proches, voire les mêmes dans certaines sections de l'Atlantique vu les courants et les vents qui dictent leur navigation<sup>123</sup>. De plus, le commerce intercolonial devient fondamental pour plusieurs colonies pour survivre, ce qui amène un trafic important dans les eaux coloniales, comme on a déjà pu le voir<sup>124</sup>. Nous avons vu que les deux voyages les plus communs sont les voyages intercoloniaux et transatlantiques. Alors qu'on aurait pu s'attendre à un chargement assez important en produits manufacturés lors des voyages quittant la métropole, la majorité des cargaisons documentées contient des victuailles en tout genre. Le ravitaillement des colonies, en parallèle du marché d'export de produits manufacturés, reste important tout au long de la période<sup>125</sup>. La Caroline du Sud et la Virginie en sont de bons exemples. Il semble que l'avitaillement des colonies ait été un souci de l'Angleterre, probablement entre autres dû au fait que certaines colonies priorisent la culture d'une denrée en particulier (le riz, le tabac...), au détriment d'autres cultures qui leur permettraient de subvenir plus facilement à leurs besoins<sup>126</sup>.

Les produits de plantation sont aussi révélateurs d'un commerce qui grandit de plus en plus au XVIII<sup>e</sup> siècle et qui montre à quel point les colonies prennent une importance géopolitique et commerciale pour les empires. En 1655, les marchands londoniens importent 7 061 tonnes de sucre de la Barbade, contre plus de 10 000 par an de 1699 à 1701. À la même date, l'exportation de sucre de la Jamaïque s'élève à 12 000 tonnes<sup>127</sup>. Pour ce qui est du tabac, au cours du XVIII<sup>e</sup> siècle, son exportation passe 50 à 125 millions de livres<sup>128</sup>. Au début de ce siècle, la Virginie fournit 80 % du tabac consommé en Europe<sup>129</sup>. La production de sucre, produit antillais, et le

---

<sup>123</sup> Marzagalli, *op.cit.*, p.238.

<sup>124</sup> David Hancock, "Atlantic Trade et Commodities, 1402-1815", *The Oxford Handbook of the Atlantic World, c.1450-1850*, ed. Nicholas Canny & Philipp Morgan, Oxford : Oxford University Press, 2011, p.329, <https://academic.oup.com/edited-volume/28336/chapter/215129404> .

<sup>125</sup> John J. McCusker & Russel R. Menard, *The Economy of British America, 1607-1789*, Chapel Hill : Published for the Institute of Early American History and Culture by the University of North Carolina Press, 1985. p.101. <sup>124</sup> McCusker, *op.cit.*, p.149.

<sup>126</sup> *Ibid.*, p.149.

<sup>127</sup> Butel, *op.cit.*, p.202.

<sup>128</sup> *Ibid.*, p.242.

<sup>129</sup> *Ibid.*, p.249.

tabac, produit continental et insulaire, sont donc un moteur important du succès commercial des colonies britanniques.

Il est intéressant de noter que plusieurs voyages transportant des denrées de plantation qui sont soumises aux *Navigation Acts* voyagent d'une colonie à une autre. Pour la Nouvelle-Angleterre en particulier, ces échanges avec ses congénères sont fondamentaux pour l'approvisionnement des divers produits dont les colons ont besoin, sans nécessairement avoir à attendre les vaisseaux de l'Angleterre. Elle échange ses quelques produits manufacturés avec le blé de Philadelphie, certains produits alimentaires contre du goudron et de l'essence de térébenthine de la Caroline du Nord, du poisson contre le riz de la Caroline du Sud et le tabac de la Virginie<sup>130</sup>. Le marché antillais est également très présent dans le commerce de la Nouvelle-Angleterre et les quelques colonies environnantes qui s'adonnent à des activités commerciales similaires. C'est en échange de poisson et d'autres produits qu'ils peuvent s'approvisionner en denrées plus exotiques comme le sucre<sup>131</sup>. Un tel trafic permet aux différentes colonies de s'approvisionner en denrées autrement difficilement accessibles. L'exigence selon laquelle tout produit recherché passe par l'Angleterre avant d'être exporté (aux colonies ou aux pays étrangers) n'était pas alors respectée.

Les produits manufacturés se retrouvent quand même en importante quantité dans les vaisseaux pris. Ils sont après tout le second type de marchandises prises, devant les denrées issues des plantations. Les réponses de l'Amiral qui nous indiquent ces produits ne donnent pas nécessairement le trajet pris par les vaisseaux anglais. Toutefois, on voit que huit prises faisaient le trajet transatlantique, ce qui laisse supposer que les prises qui quittent la métropole pour les colonies sont des cibles importantes pour les corsaires. En plus, selon ce que les historiens ont démontré, nous savons que la grande majorité des produits manufacturés proviennent de l'Angleterre, selon le modèle mercantiliste voulu à l'époque. Les colonies servent après tout de marché pour exporter ces produits métropolitains<sup>132</sup>.

---

<sup>130</sup> McCusker, *op.cit.*, p.101.

<sup>131</sup> *Ibid.*, p.109.

<sup>132</sup> *Ibid.*, p.38.

### 1.2.2 Louisbourg : héritière corsaire de Plaisance ?

Louisbourg est créée suite à la perte de Plaisance à la fin de la guerre de Succession d'Espagne. Comme elle remplace Plaisance, on pourrait penser que l'activité corsaire du nouveau port ressemble au moins en partie à celle qu'a connue l'ancien. Il est toutefois difficile dans le cadre de cette recherche de vérifier avec certitude cette affirmation, puisque la masse documentaire pertinente est autrement moins complète dans le cas de Louisbourg que dans celui de Plaisance. Rappelons que sur les 200 documents utilisés, 102 appartenaient à l'histoire de Plaisance, soit un peu plus de la moitié du total. Sur les 97 restants, il n'y a que 54 documents qui concernent l'amirauté de Louisbourg. Plutôt que de tenter une reconstitution de l'activité corsaire dans un esprit de continuité, nous avons préféré faire des portraits individuels de chaque port afin de les comparer dans la mesure du possible et révéler un portrait de la course coloniale au niveau des amirautés. Les données présentées ici sont à prendre avec prudence, puisque contrairement à Plaisance où les archives s'étalent sur presque trois décennies, celles disponibles concernant Louisbourg se limitent à cinq années en particulier, soit 1744, 1745, 1746, 1756 et 1757, années de guerre, qui sont les seules conservées dans les archives du Conseil des prises de la sous-série G5.

Malgré la période très restreinte disponible pour l'étude, les chiffres offerts par les réponses de l'Amiral aux procédures de Louisbourg permettent d'établir un portrait intéressant, dont on peut combler les lacunes en le comparant avec Plaisance. Dans 34 cas sur 54, la fiche descriptive des procédures des prises est plutôt détaillée. Les 54 documents donnent tous sans exception le nom du vaisseau corsaire qui a fait la prise et 53 nous donnent le nom du vaisseau pris. Nous avons également 53 dates de rapports de prise contre 49 dates de prise sur mer. Nous avons 46 fois le lieu de la prise, 48 fois la nationalité, 31 lieux de départ et 36 destinations. Finalement, la cargaison des vaisseaux pris nous est révélée 49 fois et il n'y a qu'une seule confiscation sur les 54 procédures, le reste étant de bonne prise.

Contrairement à Plaisance, le temps écoulé entre l'enregistrement du rapport de prise par l'amirauté et la réponse du Conseil des prises est beaucoup moins long, un peu plus de 100 jours de moins. En effet, il ne faut en moyenne qu'un peu plus de 7 mois avant que l'Amiral ne rende

son jugement final sur les procédures faites par l'amirauté de Louisbourg. Comme il n'y a que trois années disponibles pour rendre cette moyenne, les données récoltées ne sont pas suffisantes pour affirmer hors de tout doute que c'était vraiment le cas. Il se peut qu'elles ne soient pas représentatives de la tendance générale de l'époque. Il est néanmoins possible que le délai soit devenu plus court entre le début du XVIII<sup>e</sup> siècle et les années 1740. L'année où l'on a attendu le plus longtemps le jugement de l'Amiral est celle de 1757 avec environ 11 mois, alors qu'en 1756, ce laps de temps n'est que de 5 mois (les aléas de la guerre ont probablement joué un rôle dans le laps de temps d'un jugement donné, rendant la circulation dans les routes de commerce risquée). Comme pour Plaisance, il y a probablement aussi une corrélation entre le mois de l'année durant lequel la prise a été faite ainsi que les intempéries sur mer, sachant que la mer est plus houleuse à certains moments de l'année et que même si les marins priorisent des mois qui sont reconnus comme étant plus doux, certains corsaires vont quand même quitter en course alors que les conditions ne sont pas nécessairement favorables à une navigation facile.

Sur les 47 mentions de lieux des prises (voir graphique 1.7), près de la moitié (24) se retrouve dans le nord-ouest de l'Atlantique, trop loin de la côte pour qu'on puisse les lier spécifiquement à un endroit. Leur position géographique est précisée selon leur latitude et longitude dans les réponses de l'Amiral<sup>133</sup>. Suite à la déclaration de guerre entre la France et la Grande-Bretagne, on peut supposer que les vaisseaux marchands britanniques sont devenus des cibles de choix pour les vaisseaux corsaires de Louisbourg, sachant de plus que le commerce britannique à l'époque prend de plus en plus d'importance dans l'Atlantique<sup>134</sup>. Ensuite, les prises sont toutes dans les colonies de l'Amérique du Nord britanniques<sup>135</sup>, avec 12 prises et la partie anglaise de Terre-Neuve et ses environs avec 11<sup>136</sup> se partagent à parts presque égales les autres lieux nommés.

---

<sup>133</sup> AN, Sous-série G5, Amirauté et Conseil des prises, fo.858 ; 851 ; 799 ; 805 ; 809 ; 826 ; 828 ; 830 ; 836 ; 897 ; 884 ; 891 ; 882 ; 880 ; 874 ; 876 ; 872 ; 870 ; 899 ; 921 ; 919 ; 909 ; 907 ; 801 ; 913.

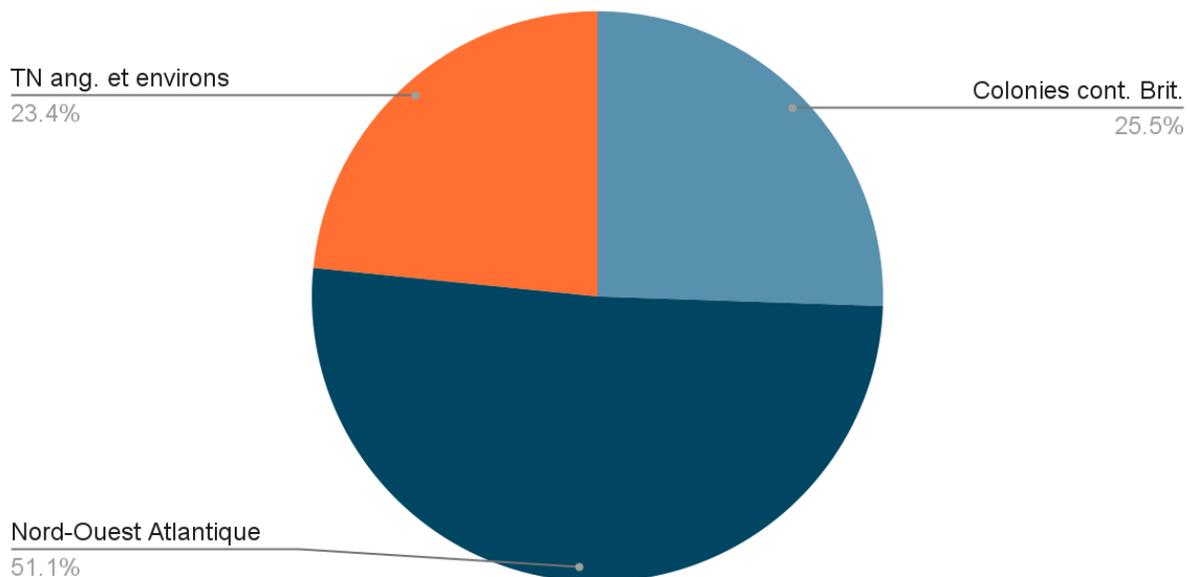
<sup>134</sup> Chaline, *op.cit.*, p.420.

<sup>135</sup> AN, Sous-série G5, Amirauté et Conseil des prises, fo.848 ; 859 ; 856 ; 853 ; 816 ; 834 ; 840 ; 832 ; 846 ; 844 ; 807 ; 861 ; 878 ; 886.

<sup>136</sup> *Ibid.*, fo.801 ; 811 ; 814 ; 818 ; 820 ; 822 ; 832 ; 859 ; 889 ; 893 ; 911.

## Graphique 1.7

Lieu des prises enregistrées par l'amirauté de Louisbourg, 1744-1757



Tout comme c'était le cas au début du XVIII<sup>e</sup> siècle, les colonies britanniques<sup>137</sup> demeurent l'endroit le plus commun d'où viennent les prises, en tout 58 % du total. Les autres mentions sont loin derrière, avec 29 % pour la Grande-Bretagne<sup>138</sup>, 10 % pour la péninsule ibérique<sup>139</sup> et 3 % pour les Antilles britanniques<sup>140</sup> (voir graphique 1.8). En ce qui concerne la destination des prises, les colonies britanniques<sup>141</sup> sont en tête avec 39 %. Ensuite viennent Terre-Neuve et ses

<sup>137</sup> *Ibid.*, fo.858 ; 853 ; 801 ; 846 ; 809 ; 822 ; 828 ; 830 ; 838 ; 861 ; 884 ; 921 ; 919 ; 911 ; 913 ; 917 ; 915.

<sup>138</sup> *Ibid.*, fo.848 ; 799 ; 840 ; 826 ; 836 ; 807 ; 891 ; 880 ; 886.

<sup>139</sup> *Ibid.*, fo.895 ; 870 ; 909.

<sup>140</sup> *Ibid.*, fo.851.

<sup>141</sup> *Ibid.*, fo.846 ; 848 ; 858 ; 799 ; 840 ; 805 ; 836 ; 895 ; 891 ; 880 ; 870 ; 886 ; 909.

environs<sup>142</sup> avec 19%, la pêche<sup>143</sup> avec 14 % et la péninsule ibérique<sup>144</sup> avec 17 %, la Grande-Bretagne<sup>145</sup> avec 11 % et finalement la course<sup>146</sup> avec 3 % (voir graphique 1.9).

À l'époque de Louisbourg, les pistes proposées pour les données de Plaisance sont toujours d'actualité. Le commerce intercolonial au sein de l'Empire britannique demeure aussi important qu'il l'avait été au début du XVIII<sup>e</sup> siècle, d'autant plus qu'en termes économiques, le commerce anglais ne fait que s'accroître tout au long de la période. Par exemple, les colonies continentales britanniques dépendent en partie de la Barbade pour s'approvisionner en sucre<sup>147</sup>, et le poisson de la Nouvelle-Angleterre est exporté dans plusieurs autres colonies comme la Caroline du Sud et la Virginie<sup>148</sup>. À cela, on peut ajouter les échanges entre Louisbourg et la Nouvelle-Angleterre, qui sont importants pour assurer le ravitaillement constant du port français, aussi le circuit maritime emprunté par les vaisseaux britanniques est bien connu des corsaires<sup>149</sup>, surtout que des prises sont faites par des corsaires venant de Louisbourg<sup>150</sup>. Le commerce entre l'empire français et britannique dans les colonies est assez important pour avoir de fortes retombées économiques, surtout pour Louisbourg<sup>151</sup>.

---

<sup>142</sup> *Ibid.*, fo.853 ; 801 ; 846 ; 824 ; 884 ; 889 ; 917 ; 915.

<sup>143</sup> *Ibid.*, fo.822 ; 807 ; 861 ; 907 ; 911. Le terme « pêche » est utilisé dans les documents, alors nous l'avons conservé pour le tableau puisqu'on ne peut pas être certain qu'il correspond toujours aux bancs de pêche.

<sup>144</sup> *Ibid.*, fo.826 ; 828 ; 830 ; 897 ; 921.

<sup>145</sup> *Ibid.*, fo.851 ; 846 ; 838 ; 919 ; 913.

<sup>146</sup> *Ibid.*, fo.809.

<sup>147</sup> McCusker, *op.cit.*, p.155.

<sup>148</sup> *Ibid.*, p.101.

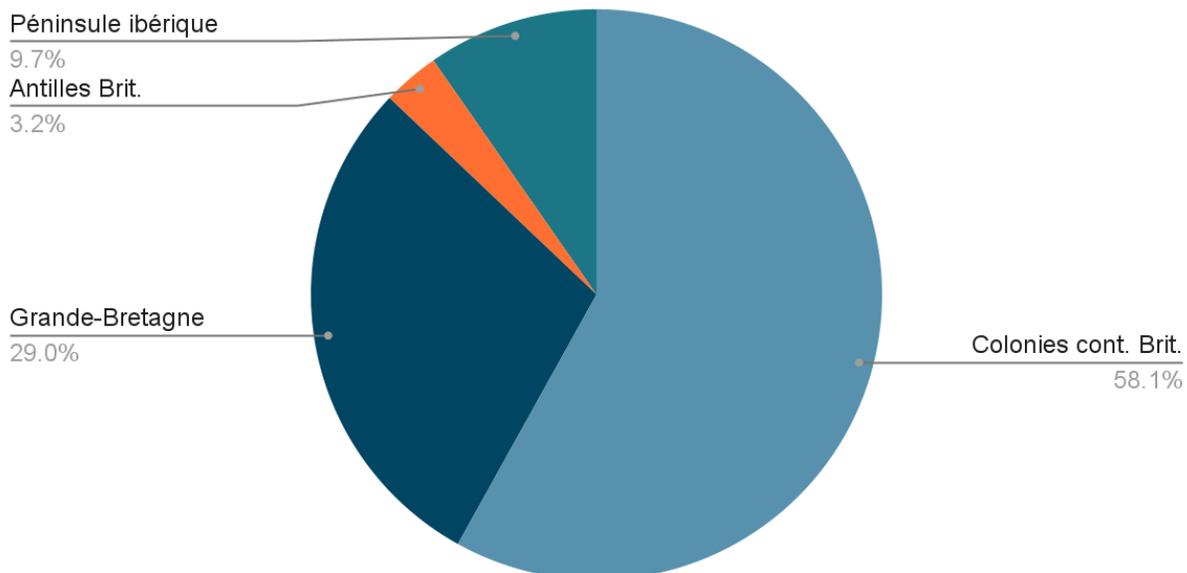
<sup>149</sup> Nicolas Landry & Nicole Lang, *Plaisance et Île Royale, 1658-1758*, Québec : Presses universitaires de Laval, 2012, p.20.

<sup>150</sup> 14 réponses de l'Amiral indique Louisbourg comme lieu de départ du corsaire

<sup>151</sup> Bona Arsenault, *Louisbourg : 1713-1758*, Québec : Le conseil de la vie français en Amérique, 1971, p.111.

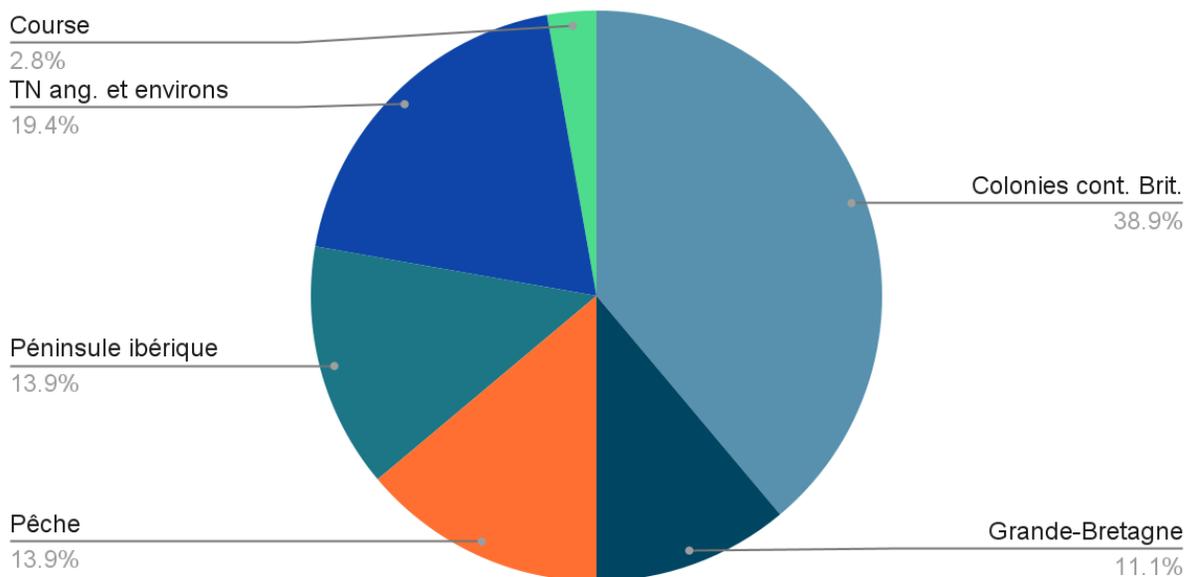
## Graphique 1.8

Provenance des prises enregistrées à l'amirauté de Louisbourg, 1744-1757



## Graphique 1.9

Destination des prises enregistrées à l'amirauté de Louisbourg, 1744-1757



Les marchandises retrouvées dans les réponses de l'Amiral faites aux procédures émises par l'amirauté de Louisbourg ressemblent à celles présentées pour Plaisance. Comme pour le premier port, les catégories pour classer les marchandises sont les suivantes : les vivres, les produits de plantation et les produits manufacturés<sup>152</sup>(chaque mention est comptabilisée individuellement).

En ce qui concerne les vivres, le poisson représente la plus grosse catégorie, avec 24 %. Ensuite, nous avons les produits animaliers, avec 18 %. Finalement, le sel à 15 %. Les dernières catégories sont négligeables, avec 12 % pour les produits de base comme la farine et le pain, 10 % pour les huiles, 8 % pour l'alcool, 8 % pour les fruits et légumes, 3 % pour les plantes et le grain et 2 % pour les victuailles (voir graphique 1.10).

La forte proportion des produits de la pêche correspond à la réalité géopolitique de l'Angleterre suite au traité d'Utrecht, où la France cède ses possessions de Terre-Neuve et ses environs, tout en conservant ses droits de pêche sur une partie des côtes de celle-ci pour sécher le poisson<sup>153</sup>. Même si les Français demeurent pêcheurs importants dans le secteur, la présence anglaise s'accroît tout au long du XVIII<sup>e</sup> siècle avec l'exploitation des bancs à partir de la Nouvelle-Écosse et la Nouvelle-Angleterre<sup>154</sup>. Pour cette dernière, le marché du poisson amène 152 155 livres sterling en moyenne de 1768 à 1772 à la colonie<sup>155</sup>. C'est d'ailleurs son plus gros produit d'exportation destiné aux Antilles, ce qui est bien représenté dans les statistiques.

En ce qui concerne les marchandises issues des colonies continentales, prenons d'abord le bois. De 1768 à 1772, l'exportation du bois et de ses produits dérivés apporte à la Nouvelle-Angleterre en moyenne 65 271 livres sterling par an<sup>156</sup>, ce qui ne se compare pas aux revenus

---

<sup>152</sup> Voir, par exemple, AN, Sous-série G5, Amirauté et Conseil des prises, fo.799 ; 803 ; 816 ; 846 ; 854 ; 859 ; 884 ; 919.

<sup>153</sup> J.K. Hiller, « Utrecht Revisited: The Origins of Fishing Rights in Newfoundland Waters », *Newfoundland Studies*, 7, 1(printemps 1991): p.31.

<sup>154</sup> McCusker, *op.cit.*, p.99.

<sup>155</sup> *Ibid.*, p.108.

<sup>156</sup> *Ibid.*, p.108.

générés par la pêche. Dans les réponses de l'Amiral consultées, il s'agit tout de même d'un des produits le plus souvent trouvés dans les prises. L'exploitation du bois a après tout toujours été une valeur sûre pour les empires français et anglais. Son utilisation en particulier dans la construction navale, combinée à l'augmentation en nombre des vaisseaux de chaque empire, garantit son importance. Nous l'avons vu, le sucre aussi est une denrée recherchée, surtout depuis la mi-XVII<sup>e</sup> siècle, sur les marchés européens. Dans le cas des colonies anglaises, c'est la Jamaïque, un lieu de départ qui revient régulièrement dans les réponses de l'Amiral, qui est la perle sucrière de l'Empire britannique, multipliant par sept le nombre de plantations de sucre sur son territoire entre 1670 et 1770<sup>157</sup>, en plus de produire 168 000 hectolitres de rhum<sup>158</sup>. Nous avons vu également que la Nouvelle-Angleterre exporte du rhum, mais dans une moindre mesure comparé à la Jamaïque, avec 18 766 livres sterling en moyenne chaque année de 1768 à 1772<sup>159</sup> (voir graphique 1.11).

Pour les produits manufacturés, ce sont les tissus qui sont les plus présents. Le commerce du textile est particulièrement fort entre l'Angleterre et ses colonies, c'est même la plus importante exportation de la métropole jusque dans les années 1750, décennie à partir de laquelle les produits manufacturés en cuivre et autres métaux prennent de l'importance<sup>160</sup>. Ce qui reflète bien le tableau puisque la quincaillerie est également présente en bonne quantité dans les vaisseaux (voir graphique 1.12)

---

<sup>157</sup> Butel, *op.cit.*, p.260.

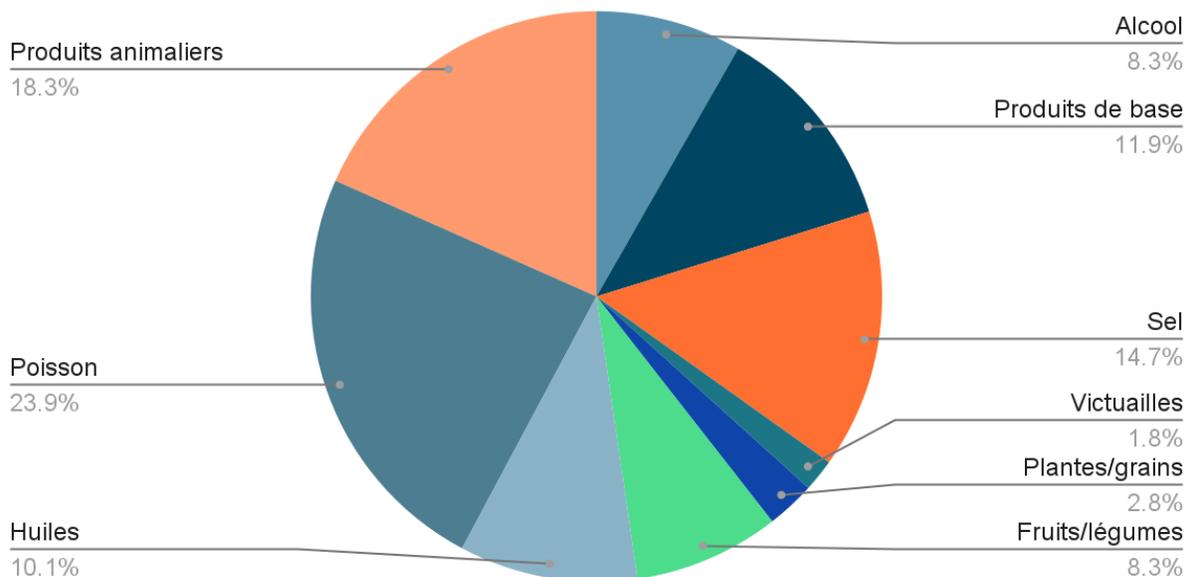
<sup>158</sup> *Ibid.*, p.260.

<sup>159</sup> McCusker, *op.cit.*, p.108.

<sup>160</sup> Kenneth Morgan, *Slavery, Atlantic Trade and the British Economy, 1660-1800*, Cambridge et New York : Cambridge University Press, 2000, p.63.

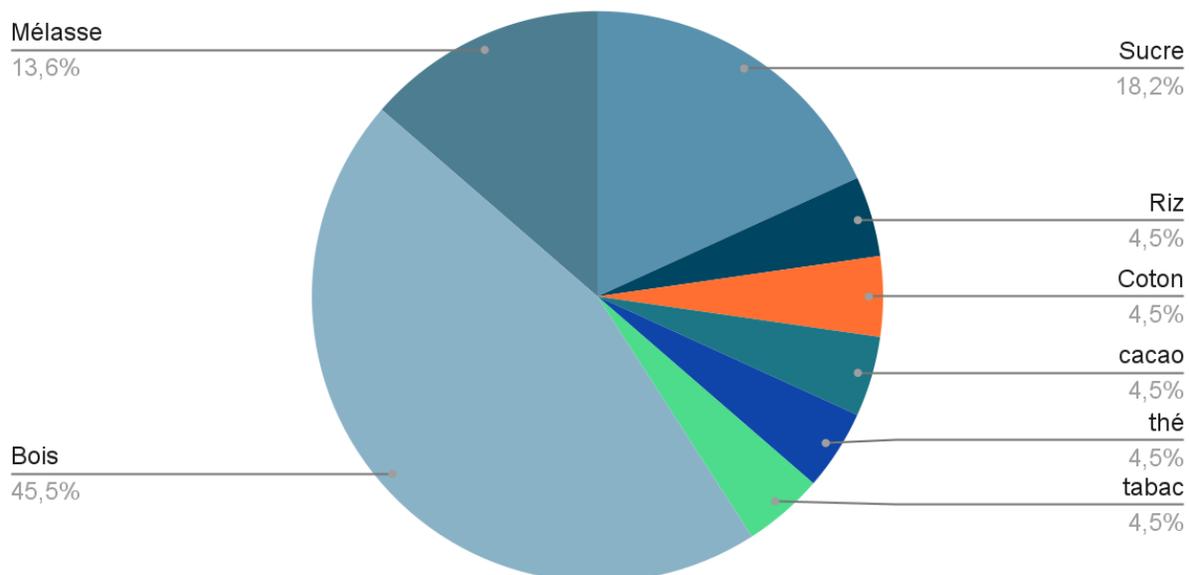
## Graphique 1.10

Marchandises (vivres) enregistrées à l'amirauté de Louisbourg, 1744-1757



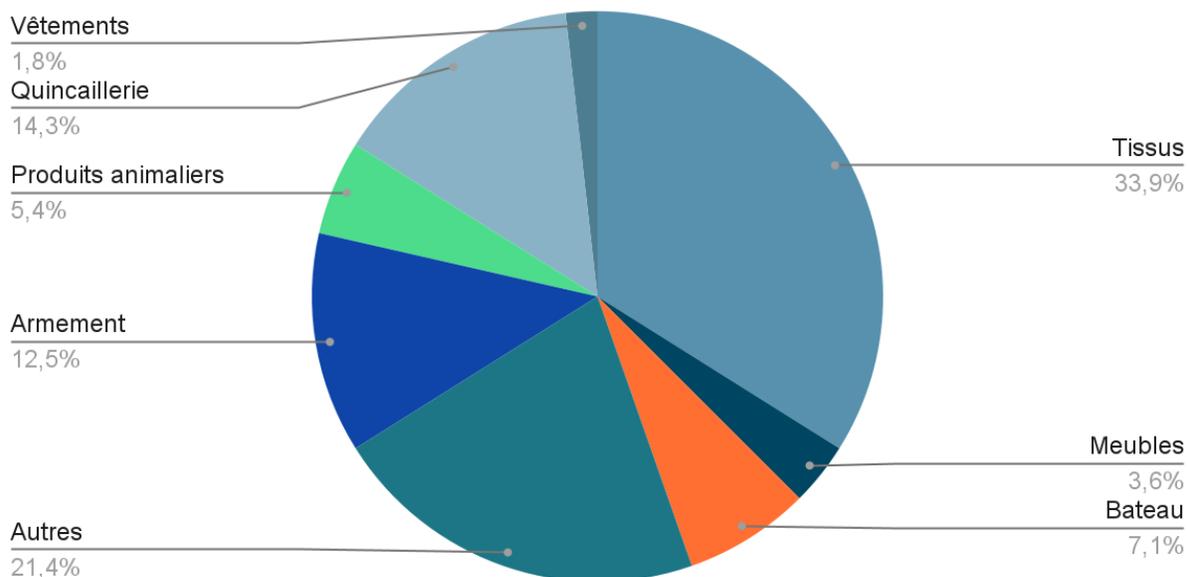
## Graphique 1.11

Marchandises (plantation) enregistrées à l'amirauté de Louisbourg, 1744-1757



## Graphique 1.12

Marchandises (manufacturées) enregistrées à l'amirauté de Louisbourg, 1744-1757



### 1.2.3 Québec, les amirautés métropolitaines et les procédures menées par deux amirautés ou plus

En raison du moindre volume de documents, les données statistiques de Québec, des amirautés métropolitaines et des procédures menées par deux amirautés ou plus seront présentées ensemble. Les documents de Québec datent de 1702 à 1747, des amirautés métropolitaines, de 1694 à 1707, alors que les sources relatives aux procédures faites par plusieurs amirautés s'étalent sur plus d'un demi-siècle, de 1694 à 1757<sup>161</sup>. Commençons par le port de Québec, dont 10 documents seulement ont été conservés. Sur ces 10 réponses de l'amiral, huit donnent le nom du vaisseau corsaire et du vaisseau pris, neuf donnent la date du rapport de prise, seulement un document donne la date de prise et trois documents donne le lieu de prise, sept donnent la nationalité de la prise, et un seul le lieu du départ, la destination et la cargaison de la prise. Trois documents comportent la mention de bonne prise provisoire et un précise le prix de vente. Il n'y a qu'une seule confiscation. En moyenne, l'Amiral met un an à répondre aux procédures.

<sup>161</sup> Il s'agit ici de quelques documents éparpillés entre 1694 et 1757.

Toutes les archives qui concernent les amirautés métropolitaines conservées dans la sous-série G5 ne parlent que de cinq amirautés, soit La Rochelle (sept documents), Morlaix (quatre documents), Nantes (quatre documents), Brest (un document) et Vannes (un document). L'idée ici n'est pas de faire le même exercice qu'avec Plaisance et Louisbourg, soit une analyse statistique par amirauté, mais plutôt de faire un portrait d'ensemble qui servirait à comparer la situation coloniale et métropolitaine. Sur les 17 documents, 15 donnent le nom du vaisseau corsaire et du vaisseau pris, 17 la date du rapport de prise, 15 la date de la prise, 11 donnent le lieu de la prise, 11 la nationalité, cinq le lieu de départ, huit la destination, huit donnent la cargaison et il n'y a qu'un seul prix de vente. En moyenne, l'Amiral met 242,1 jours à répondre aux procédures.

Finalement, les procédures menées par deux amirautés ou plus sont au nombre de 11. Ces procédures ont été menées par Louisbourg et Brest (deux documents), Brest et Vannes (un document), Plaisance, Nantes et La Rochelle (un document), Morlaix, Saint-Malo et Marseille (un document), Plaisance et Brest (un document), Plaisance et Grandville (deux documents), Plaisance et Bayonne (deux documents) et Quimper, La Rochelle et l'ambassade française au Portugal (un document). Pour les jugements faits avant l'instauration de l'amirauté de Plaisance, ils ont tous été rendus par le gouverneur de Plaisance avant d'être corroborés par le juge d'une amirauté métropolitaine. Il est probable que cette procédure veillait à légitimer les procès-verbaux et la vente des prises faits par le gouverneur. En ce qui concerne ceux faits après, peu d'informations sont disponibles dans les documents pour expliquer la nécessité de l'intervention de plusieurs amirautés pour la même procédure. L'hypothèse qui semble la plus probable est que lorsque le corsaire sépare son équipage pour en mettre une partie sur la prise, celle-ci est envoyée à l'amirauté la plus proche alors que le corsaire continue son voyage, et ce, tout le long de la période étudiée. Ainsi, si l'amirauté la plus proche est Louisbourg, mais que le voyage devait se terminer à Brest, l'amirauté de Louisbourg enclenche les procédures et elles sont terminées par Brest lorsque la capitaine revient avec sa prise<sup>162</sup>.

Six documents donnent le nom du vaisseau corsaire alors que huit donnent le nom du vaisseau pris. La date du rapport de prise est précisée 11 fois, la date de la prise 10 fois, le lieu de

---

<sup>162</sup> AN, Sous-série G5, Amirauté et Conseil des prises, p.903.

la prise sept fois, la nationalité 11 fois, le lieu de départ quatre fois, la destination et la cargaison six fois, deux prix de vente et deux rançons. En moyenne, l'amiral met 7,5 mois à répondre aux procédures.

Les informations données par les documents concernant la provenance et la destination des prises de procédures envoyées par Québec ne sont pas assez concluantes pour les présenter ici. En effet, il n'y a qu'une provenance, le port de St-John's, et une destination<sup>163</sup>, soit Fayal, aux Açores, sur les 10 archives. Les réponses de l'Amiral se limitent aux années 1690, soit avant l'instauration d'une amirauté dans le port. Les informations provenant des procès-verbaux faits par le gouverneur de Québec et relayées par l'Amiral dans ses réponses sont probablement moins importantes aux yeux du Conseil des prises que celles des amirautés métropolitaines vu le peu de trafic corsaire que le port colonial connaît. D'autant que les prises qui se rendent dans le Saint-Laurent ne sont pas nécessairement remplies de marchandises dont le détail est jugé intéressant. Québec est loin derrière Plaisance et Louisbourg en termes de volume de prises jugées. On peut supposer que le trafic auquel les corsaires arrachent leur prise est très différent de celui des deux autres ports, vu sa position géographique loin dans le Saint-Laurent. Les vaisseaux ennemis devaient être moins portés à s'aventurer dans le Saint-Laurent si ce n'était pas nécessaire. C'est également le cas en ce qui concerne la fréquence des mentions de marchandises récupérées, les résultats obtenus ne sont pas du tout significatifs non plus.

Même si la quantité d'archives consultées sur les amirautés métropolitaines et les procédures faites par deux amirautés ou plus sont loin d'être aussi conséquentes que celle de Plaisance et de Louisbourg, la provenance et la destination des prises ont été relevées vu la situation géographique des amirautés. Le but est de savoir si ces prises sont faites plutôt dans les environs du continent européen ou toujours dans l'espace atlantique ouest, du côté américain. Les archives sur les amirautés métropolitaines ne précisent qu'à cinq reprises le lieu de départ des prises, soit St-John's, Terre-Neuve, l'Angleterre, Boston et Londres<sup>164</sup>. Ainsi, même si les procédures sont faites de l'autre côté de l'Atlantique, les prises sont majoritairement faites du côté

---

<sup>163</sup> *Ibid.*, fo.542.

<sup>164</sup> *Ibid.*, fo.486 ; 448 ; 437 ; 535.

américain, comme on a pu le voir avec les statistiques précédentes. Pour les procédures faites par plusieurs amirautés, peu d'informations sont disponibles. Seulement quatre lieux de provenance sont mentionnés, soit Dublin à deux reprises, la Virginie et Liverpool<sup>165</sup>.

Il y a un peu plus d'informations sur la destination des prises toutefois. Pour les amirautés métropolitaines, huit documents sur 17 contiennent cette information. Les lieux visés par ces voyages interrompus : Lisbonne, Vannes, la Hollande, le fort Bourbon, Fayal, la Virginie, Porto et Dartmouth. Les destinations sont un peu plus diversifiées, mais surtout européennes. Dans le cas des procédures menées en tandem, peu d'informations sont révélées sur la destination des prises, soit cinq seulement : la Virginie, Bedford (Nouvelle-Angleterre), Montserrat et à deux reprises et le côté anglais de Terre-Neuve.

Il n'y a presque pas de marchandises nommées dans les réponses de Québec, aussi il ne vaut pas la peine de les présenter. À la différence des cas de Plaisance et de Louisbourg, les archives sur les amirautés métropolitaines font mention des marchandises sur les prises à seulement huit reprises (sur 17). Vu le peu de marchandises mentionnées, il n'a pas semblé pertinent de les séparer en trois tableaux comme pour Plaisance et Louisbourg. On retrouve des vivres (9 %), des produits de plantation (4 %), du sel (9 %), des piastres (5 %), de l'huile de poisson (9 %), du bois (9 %), de l'équipement pour bateau (9 %), des récipients (4 %), de l'alcool (9 %), des peaux (4 %) et des marchandises non spécifiées (9 %)<sup>166</sup>. Rien de bien différent de ce qu'on a vu jusqu'à maintenant, soit principalement de la nourriture et autres produits de consommation.

C'est la même chose pour les procédures menées par deux amirautés ou plus. Seulement six documents nous donnent le détail des marchandises sur les 10 analysées, pour sept types de marchandises différents pour le commerce : du poisson (8 %), du sel (8 %) des marchandises (17

---

<sup>165</sup> *Ibid.*, fo.529 ; 539 ; 439 ; 421.

<sup>166</sup> *Ibid.*, fo.486 ; 578 ; 527 ; 535.

%), des victuailles (25 %), des tissus (17 %) et des vêtements (17 %)<sup>167</sup>. Les engagés sont aussi inclus parmi les « marchandises » et comptent pour 8 %.

Cette dernière section sur Québec, les amirautés métropolitaines et les procédures faites par deux amirautés ou plus sont beaucoup moins consistantes que Plaisance et Louisbourg, les données récoltées ne sont donc pas concluantes. Les quelques informations relevées confirment les tendances observées plus tôt, soit que le trafic maritime des vaisseaux anglais répond à la réalité économique particulière de ses colonies. Les destinations et provenances des prises ainsi que leur cargaison sont sensiblement les mêmes que ceux étudiés pour Plaisance, ce qui s'expliquerait par les dates de ces documents, issus pour la plupart des dernières années du XVII<sup>e</sup> siècle et du début du XVIII<sup>e</sup> siècle. On parle donc d'une réalité géopolitique plus proche de ce qui a été montré avec Plaisance qu'avec Louisbourg.

Ce bref portrait statistique, reconstitué à partir des archives du Conseil des prises, permet d'éclairer en partie les caractéristiques de la course dans les colonies. D'un point de vue géographique, la distance qui sépare les ports coloniaux du Conseil des prises oblige les amirautés à s'adapter à un contexte particulier, qu'on ne retrouve pas en France, en forçant les juges à trouver des solutions pour pallier le problème du temps écoulé avant de recevoir une réponse. L'importance du trafic colonial est également ressortie avec l'analyse des marchandises prises, l'économie des colonies dépendant en partie du commerce intercolonial, puisque les métropoles n'arrivent pas toujours à combler facilement les besoins de leur colonie, autant en termes de défense que de ravitaillement. Ce trafic permet aux marchands coloniaux de s'impliquer dans le commerce colonial alors que commerce transatlantique appartient plutôt aux marchands métropolitains<sup>168</sup>.

Les tendances relevées pour les marchandises ont également permis de faire ressortir l'importance grandissante des colonies aux yeux des empires impliqués dans le commerce transatlantique, autant d'un point de vue économique que politique. En effet, nous avons vu que pour les denrées comme le poisson, le tabac et le sucre, les chiffres issus de leur commerce

---

<sup>167</sup> *Ibid.*, fo.529 ; 555 ; 903 ; 539 ; 572.

<sup>168</sup> Landry, *Plaisance, Terre-Neuve, op.cit.*, p.77.

grandissent d'année en année, plaçant les colonies au cœur de plusieurs conflits tout au long du XVIII<sup>e</sup> siècle, leur économie et production étant le théâtre principal de ces conflits, en plus du contrôle de ces territoires qui produisent ces denrées. C'est après tout en partie ces enjeux qui déterminent sur le long terme l'hégémonie d'un État par rapport à un autre.

### 3. Les particularités des réponses de l'Amiral concernant les colonies

Les spécificités qui ont été relevées dans les réponses de l'Amiral envoyées aux amirautés (ou aux gouverneurs) des colonies sont le fruit d'une évolution particulière à chaque colonie, qu'on peut retrouver dans plusieurs cours de justice. Malgré tout, la description des procédures faite par Dumas et Javillier<sup>169</sup> dans leurs études respectives sur les amirautés métropolitaines correspond à celle que nous avons pu reconstituer avec les procès-verbaux et les réponses de l'Amiral. Les corsaires sont soumis aux mêmes exigences de légalité, doivent instruire les amirautés de leur prise et des conditions dans lesquelles elle a été capturée et se soumettre aux instructions du juge. Une fois cela fait, la procédure est envoyée au Conseil des prises qui détermine la validité finale de la prise et renvoie son instruction à l'amirauté. C'est également l'amirauté qui procède ultimement à la vente de la prise et la distribution de sa marchandise, comme c'est le cas en France. Pourtant, il y a bel et bien quelques nuances qui caractérisent le fonctionnement des amirautés coloniales.

On peut supposer que les ressemblances entre les procédures coloniales et métropolitaines résultent d'une volonté d'homogénéité du processus de jugement des prises. Une telle homogénéité témoignerait du contrôle étroit du Conseil des prises sur les amirautés, où qu'elles soient. Pourtant, quelques aspects distinguent les procédures coloniales de celles qui sont de mise en métropole. Comment l'expliquer ? Marie Houllemaire présente dans son article « Procedures, Jurisdiction and Records » comment les institutions judiciaires des colonies comme les Conseils Souverains et les cours d'appel se différencient peu à peu de celles en France. L'étude des limites de la centralisation de l'administration coloniale par Colbert et ses successeurs a permis aux historiens de dégager les signes de l'adaptation des institutions coloniales à leur situation sociale,

---

<sup>169</sup> Dumas, *op.cit.*, 1905 ; Javillier, *op.cit.*, 1996.

démographique et géographique particulière<sup>170</sup>. Le meilleur exemple est celui de la législation concernant les esclaves, entre autres avec l'adoption du Code noir en 1685, qui ne s'applique pas en France<sup>171</sup>. Mais les différences ne s'arrêtent pas là, bien qu'elles soient moins flagrantes dans les autres aspects judiciaires de la vie coloniale. Par exemple, il n'y a pas de vénalité des offices en colonie puisque les officiers reçoivent une commission du Secrétaire général de la Marine, commission qui peut être révoquée<sup>172</sup>. Les lois et règlements français leur servent plus de répertoire où se référencer lorsque nécessaire que comme cadre rigide à suivre<sup>173</sup>.

Ces spécificités retrouvées dans les documents consultés sont aussi assez subtiles. La première chose qui ressort après avoir fait le tour du portrait statistique est le temps que mettent les procédures à être traitées par le Conseil des prises. En effet, on a pu voir que le Conseil répond généralement aux procédures des amirautés métropolitaines en 3 mois, alors qu'il prend presque 5 mois de plus pour répondre aux jugements de l'amirauté de Louisbourg et 9 mois de plus dans le cas des jugements rendus à Plaisance. Cet écart important, causé principalement par la distance entre les amirautés coloniales et le Conseil des prises, est sans doute à l'origine de ce qui a tout l'air d'une innovation importante, le jugement provisoire. Les dossiers coloniaux semblent peu prioritaires aux yeux du Conseil des prises, même s'il y a une certaine amélioration à signaler au XVIII<sup>e</sup> siècle. Voilà notre dernier point.

Le jugement provisoire paraît en effet unique aux juridictions coloniales. Il est instauré grâce à l'article 13 du règlement du 9 mars 1695. Pour en saisir l'intérêt, rappelons que les officiers des amirautés métropolitaines se devaient d'envoyer les procédures d'enregistrement des prises selon un temps donné assez strict, l'efficacité et la rapidité étant une importante préoccupation des armateurs. Au sein même de la métropole, sauf exception, il n'y a pas de bonnes raisons pour que les procédures soient envoyées en retard.

---

<sup>170</sup> Houllemare, *op.cit.*, p.5.

<sup>171</sup> *Ibid.*, p.12.

<sup>172</sup> *Ibid.*, p.8.

<sup>173</sup> *Ibid.*, p.3.

Réservé aux juridictions coloniales, le jugement provisoire vise à pallier au moins partiellement les inconvénients du long délai de réponse du Conseil des prises. Selon le règlement de 1695, l'expression « bonne prise provisoire », déclare bon un jugement préliminaire qui ne demande qu'à être confirmé par l'Amiral. Rappelons l'article :

Les procédures et instructions des Prises qui seront faites sous les Tropiques & au-delà, pourront être faites dans les îles Françaises de l'Amérique, à la manière accoutumée sans que l'Intendant & autres, à qui la connoissance en est conjointement attribuée, puissent les juger à l'avenir; ils donneront seulement leurs avis, dont ils enverront une expédition au Secrétaire général de la Marine, avec une grosse de la procédure, pour y être fait droit par M. l'Amiral & les Commissaires; leurs avis néanmoins seront exécutés par provision, en baillant bonne & suffisante caution, qui sera reçue par l'Intendant<sup>174</sup>.

Cet article donne ainsi une plus grande discrétion à l'intendant de la Martinique et ses conseillers, pouvoir dont hériteront les officiers de l'amirauté dans les colonies. Car la portée du règlement de 1695 s'étendra bientôt aux autres colonies dont les autorités — dans plusieurs cas, au XVIII<sup>e</sup> siècle, des juges d'amirauté — auront le droit d'émettre des jugements provisoires, préalables au jugement final de l'Amiral. Dans nos sources, le jugement de bonne prise provisoire est spécifié à 36 reprises sur les 83 procédures approuvées par l'Amiral, les 47 restantes ayant également été jugées bonnes par celui-ci, mais sans la mention de jugement provisoire. Un tel pouvoir permet d'accélérer le processus de jugement dans les colonies<sup>175</sup>. Cependant, parfois, l'Amiral confisque la prise pour son propre profit, le corsaire n'ayant pas respecté au moins un des aspects légaux nécessaires à la justification d'une prise, par exemple lorsqu'une prise est faite sous la commission d'un gouverneur plutôt que sous la commission de l'Amiral<sup>176</sup>. Sur les 102

---

<sup>174</sup> « Règlement que le Roi veut être observé dans l'Instruction & le Jugement des Prises », 9 mars 1695, dans *Code des prises ou Recueil des édits, déclarations, lettres patentes, arrêts, ordonnances, réglemens & décisions sur la Course et l'administration des prises, depuis 1400 jusqu'à présent*. Première partie. Imprimé par ordre du Roi. A Paris, de l'Imprimerie royale. 1784, p. 165-166.

<sup>175</sup> Précisons qu'il arrivait à l'Amiral d'alléger en ce sens les procédures d'amirautés métropolitaines, mais sur une base ponctuelle. Prenons l'exemple du privilège octroyé en 1703 à l'amirauté de Toulon de la vente provisoire de certaines prises « afin de procurer par-là aux Armateurs, le moyen de jouir plus promptement du fruit de leur travail, & leur donner la facilité de remettre à la mer ». Lettre de M. le Comte de Toulouse aux officiers de l'Amirauté de Toulon, 14 janvier 1703, dans *Code des prises...*, p. 230.

<sup>176</sup> AN, Sous série G5, Amirauté et Conseil des prises, p.406.

réponses de l'Amiral de Plaisance, il y a 22 cas de prises confisquées par ce dernier dans les documents.

Une fois ce jugement provisoire rendu, on passe à la vente de la prise, dont quelques procès-verbaux ont été conservés. Il semble particulier que la vente procède avant même de savoir si le jugement est validé par l'Amiral, mais comme la majorité des marchandises prises est généralement périssable, les victuailles étant parmi les marchandises les plus présentes dans les statistiques, les juges sont autorisés à procéder à la vente pour éviter de perdre le tout. Si la prise finit par être déclarée invalide, l'armateur devait vraisemblablement rembourser l'argent reçu et le rendre à qui de droit. Dans le cas d'une main levée, il s'agit du marchand à qui appartient le vaisseau pris, alors que dans le cas d'une confiscation, les profits sont remis à l'Amiral<sup>177</sup>. Dans les documents analysés, une seule prise a été jugée mauvaise. Même les confiscations devaient être jugées de bonne prise avant de pouvoir être réclamées par l'Amiral. Le jugement provisoire devient donc une preuve de l'adaptation coloniale de la réglementation de la course.

On a pu mettre de l'avant dans ce chapitre un portrait statistique qui se veut une référence pour le reste de la présente étude. En effet, en s'appuyant sur les chiffres présentés précédemment, l'étude de la place de la course dans le fonctionnement des amirautés coloniales et d'un point de vue plus large, de la course dans les colonies, permettra de continuer la discussion entamée dans le présent chapitre sur les spécificités coloniales des amirautés, en particulier sur le cas de Plaisance.

---

<sup>177</sup> 174 Javillier, *op.cit.*, p.64 à 69.

## CHAPITRE 2 — LE FONCTIONNEMENT DES AMIRAUTÉS EN COLONIES : LE CAS DE PLAISANCE

« La juridiction des prises maritimes [a été] mise en place pour permettre l'application de la règle "toute prise doit être jugée". Cet adage, au demeurant fort ancien, devait entraîner un contrôle de l'activité des corsaires, activité au sein de laquelle les abus [sont] fréquents. C'est pourquoi une réglementation impressionnante, et précoce [encadre] la course maritime dans le but de limiter les effets néfastes<sup>178</sup> ». Le principe selon lequel « toute prise doit être jugée », qui existe depuis bien avant l'ordonnance de 1373 présentée dans l'introduction, est complètement intégré à la fin du XIV<sup>e</sup> siècle. Dès lors, et surtout durant la seconde moitié du XVII<sup>e</sup> siècle, la réglementation entourant les prises, et donc la course, ne cesse de se préciser et de s'instituer à travers différents organes légaux.

Il est toutefois impossible d'expliquer clairement quel est le rôle des amirautés sans préalablement établir le mode de fonctionnement du Conseil des prises. En voici donc un bref portrait qui permettra par la suite d'approfondir sur les amirautés.

### 2.1. Le Conseil des prises : une cour de justice à la tête des corsaires français

Les compétences du Conseil sont au nombre de quatre : civile, pénale, dommages et intérêts, administrative. La première consiste à juger la validité des navires capturés par des corsaires, et ce, même en cas de reprise par l'ennemi. Il est alors question de vérifier le déroulement de la capture afin de savoir s'il respecte les modalités prescrites par l'État. La deuxième compétence concerne le droit d'ordonner la restitution des effets volés durant les pillages et d'infliger des amendes pénales aux atteintes portées aux règlements édictés par les pertes. La troisième n'intervient que lorsqu'on fait mainlevée sur une prise et que le Conseil évalue s'il y a des sanctions à imposer au capitaine et aux armateurs de vaisseau corsaire en dommages et intérêts au capitaine injustement pris. Finalement, la quatrième compétence relève de la responsabilité d'élaborer une partie des règlements entourant la course et de faire respecter ceux-

---

<sup>178</sup> 175 Javillier, *op.cit.*, p.55.

ci par les amirautés<sup>179</sup>. La majeure partie du temps, c'est la compétence civile qui occupe le Conseil des prises, soit le jugement de la validité des prises ramenées dans les ports français durant la guerre.

On détermine la validité d'une prise d'après la vérification, de la part de l'amirauté, des conditions dans lesquelles le vaisseau a été pris, c'est-à-dire si le capitaine preneur a respecté les modalités et règlements obligatoires pour prendre un bâtiment ennemi légalement. Tout d'abord, comme précisé dans l'introduction, les capitaines corsaires doivent tous être munis sans exception d'une commission en course, délivrée par l'amiral au nom du roi. L'armateur du vaisseau corsaire est également tenu de fournir une caution entre 10 000 et 15 000 livres<sup>180</sup>. La caution sert à couvrir les dommages qu'un corsaire pourrait infliger à un navire neutre ou allié par erreur, tout en garantissant les droits perçus par l'État, par exemple le dixième de l'Amiral<sup>181</sup>.

Une fois rendu en mer et en vue d'un vaisseau potentiellement ennemi, le corsaire doit tirer un coup de canon en affichant son pavillon. Si le vaisseau interpellé se laisse visiter, un maximum de trois matelots peuvent s'y rendre pour aller vérifier ses papiers. S'il appartient bel et bien à une nation en guerre avec la France, le capitaine corsaire en prend possession et y laisse une partie de son équipage. Les marins ennemis sont gardés prisonniers sur la prise. Le vaisseau pris est ensuite, en théorie, envoyé dans le port où le corsaire a enregistré sa commission pour être déclaré et jugé<sup>182</sup>, selon l'Ordonnance de 1681.

Lorsque la prise arrive dans le port, elle doit être déclarée à l'amirauté. Le corsaire commence par déclarer les circonstances entourant la prise. Ensuite, il remet les papiers trouvés sur le vaisseau pris et les éventuels prisonniers. Une fois cela fait, les officiers de l'amirauté peuvent se rendre sur la prise afin de procéder au procès-verbal de son état, faire l'inventaire de son contenu et établir un gardien qui va s'assurer que la prise et son chargement demeurent

---

<sup>179</sup> 176 *Ibid.*, p.16-20. <sup>177</sup>

<sup>180</sup> Les capitaines corsaires n'étaient pas nécessairement les armateurs de leur propre navire. En fait, il était beaucoup plus courant qu'un seul navire corsaire soit armé par plusieurs particuliers privés et que le capitaine du vaisseau soit en fait le dépositaire de leurs droits. Voir *Ibid.*, p.21.

<sup>181</sup> Michel Aumont. *Les corsaires de Granville : Une culture du risque maritime (1688-1815)*. Nouvelle édition [en ligne]. Rennes : Presses universitaires de Rennes, 2013 (généré le 19 juin 2023).

<sup>182</sup> Javillier, *op.cit.*, p.22.

intouchés jusqu'au jugement final du Conseil des prises. Dans le cas où la marchandise est périssable, elle est vendue pour éviter de la perdre et l'argent de la vente est mis de côté. Le procès-verbal de la visite du vaisseau fait, les officiers procèdent à l'interrogatoire des prisonniers afin de corroborer la déclaration du capitaine preneur. Les pièces prises à bord sont présentées au capitaine pris afin qu'il les reconnaisse et assure leur validité. Celles-ci sont alors traduites par un interprète. Le compte rendu de toutes ces étapes, qui sont soigneusement consignées par le greffier de l'amirauté, est alors envoyé au secrétaire général de la Marine qui le transmet au Conseil des prises pour en établir le jugement final. Les officiers ont en théorie un délai de quinze jours pour envoyer ce rapport depuis l'arrivée de la prise dans le port. Dans la pratique, de nombreux incidents de procédure ralentissent régulièrement le processus<sup>183</sup>.

Une fois la procédure devant le Conseil des prises, on peut alors enclencher le processus de jugement. Un rapporteur procède à l'instruction de la prise devant le Conseil. La longueur de celle-ci varie en fonction de la présence ou non d'un avocat. On procède ensuite à l'échange de requête, où les avocats vérifient les preuves de la prise, ce qui peut prendre plusieurs semaines. L'État tente de résoudre ce problème de longueur avec un arrêt le 26 octobre 1692 qui limite l'échange de requête à trois semaines à compter de la remise des pièces au rapporteur, sauf sous autorisation expresse du Conseil. Puisque la prise est automatiquement supposée valide, il faut que son invalidité soit prouvée. Une fois l'avis du rapporteur entendu, la délibération commence : le Conseil se réunit à huis clos, sans avocat, pour voter sur la validité de la prise. Rappelons la composition du Conseil : l'Amiral de France, accompagné de 12 à 15 conseillers d'État et maîtres des requêtes, du secrétaire d'État à la Marine et du secrétaire général de la Marine. En cas d'égalité, la voix de l'amiral prévaut<sup>184</sup>. Une fois le jugement rendu, l'exécution de celui-ci est rendue par l'institution où l'affaire a été instruite, c'est-à-dire l'amirauté qui a procédé au procès-verbal.

Le jugement rendu par le Conseil peut être soit de « bonne prise » soit de « mainlevée ». Une prise est jugée valide, ou bonne, lorsqu'elle est faite selon les règlements mis en place

---

<sup>183</sup> *Ibid.*, p.23.

<sup>184</sup> *Ibid.*, p.24-26.

présentés précédemment. Il faut également que la prise soit faite en temps de guerre et dans un endroit géographiquement autorisé (les ports du royaume et les eaux neutres sont exclus). Finalement, la prise ne peut être valide que si elle appartient à un ennemi de la Couronne française, ce qui exclut évidemment ses alliés et les royaumes neutres<sup>185</sup>. La majorité des prises sont jugées bonnes par le Conseil. Une fois la prise acceptée comme légale, il faut procéder à son adjudication<sup>186</sup>, qui revient en principe au capitaine preneur ou à son armateur, le profit de la vente ayant également déjà été séparé selon les parts dues à l'équipage. La formule indiquant la validité de la prise suit un modèle établi qu'on retrouve dans les archives : la réponse de l'amiral commence par un court exposé résumant la procédure menée par les officiers de l'amirauté, suivie par l'absence de motif motivant la mainlevée et le dispositif. Le profit de cette vente est alors remis à l'adjudicataire, sauf le dixième du profit total qui est réservé à l'amiral. La réponse se termine par le mandement aux officiers de l'amirauté d'exécuter le jugement rendu<sup>187</sup>.

Après la validation de la prise par le Conseil des prises, l'armateur dépose une requête pour autoriser la vente de sa prise durant trois ventes aux enchères qui s'étalent sur trois jours consécutifs. Les marchandises sont ensuite remises aux différents acheteurs et l'armateur est tenu de payer quatre deniers par livre de profit à la caisse des Invalides, le dixième du revenu de la vente au receveur des droits de l'Amiral, les frais externes aux procédures et les frais de justice. Nous n'avons pas toujours le détail de ces frais, mais selon les quelques procès-verbaux qui en font le détail, voici ce qu'il en est : la déclaration du capitaine preneur, le rapport du capitaine armateur, l'interrogatoire, le(s) déchargement(s), la (les) livraison(s) des marchandises, le procès-verbal de la prise à son arrivée, la (les) requête(s), le jugement de bonne prise provisoire, les enchères et la mise en possession des biens<sup>188</sup>. Les autres frais qui ne sont pas catégorisés avec les frais de justice dans les procès-verbaux ont été qualifiés de « frais externes » durant l'analyse des

---

<sup>185</sup> *Ibid.*, p.60.

<sup>186</sup> L'adjudication d'une prise signifie qu'elle est donnée à qui de droit, donc à l'armateur lorsque la prise est légale et au propriétaire original lorsqu'elle ne l'est pas.

<sup>187</sup> *Ibid.*, p.56.

<sup>188</sup> AN, Sous-série G5, Amirauté et Conseil des prises, « Procès-verbaux... », fo.154 à 171 ; 194 à 207 ; 336 à 351 ; 352 à 367.

documents. Il s'agit de frais de gardiennage, de magasinage, de tambour et d'interprète, présent dans tous les procès-verbaux sauf un.

Même lorsque la prise est bonne, l'adjudicataire n'est pas toujours le capitaine preneur ou son armateur. En effet, il y a quelques exemples où le déroulement de la prise s'est fait selon les règles de l'art, mais a été fait sans respecter certaines obligations imposées par les ordonnances et autres textes royaux, par exemple l'absence ou la non-conformité d'une commission. Dans ces cas, la prise est confisquée au profit de l'Amiral. Celles-ci sont plus ou moins fréquentes, selon ce que les documents consultés ont pu laisser entrevoir. En effet, certaines années ont beaucoup plus de confiscations que d'autres, ce qui suggère que de temps en temps, l'Amiral resserre les rênes autour de la course afin de bien faire respecter son autorité. La plupart du temps, les prises sont toutefois jugées bonnes au profit des armateurs. Finalement, les naufrages reviennent automatiquement à l'Amiral ainsi que les bâtiments ennemis qui se réfugient dans les ports français pour échapper aux intempéries<sup>189</sup>.

Une autre possibilité de jugement est la mainlevée, bien qu'elle soit beaucoup moins fréquente. On la prononce en l'absence de raison suffisante justifiant la capture. Le capitaine du vaisseau pris, injustement arrêté, recouvre donc la totalité de la prise, bâtiment, cargaison et équipage inclus. Dans le cas où la vente des marchandises périssables a déjà eu lieu, il en récupère le profit. Les frais de justice encourus sont alors assumés par l'armateur ou le capitaine preneur, qui sont généralement en partie couverts par la caution obligatoire lors de l'enregistrement de la commission nécessaire pour faire la guerre de course. Il y a également la possibilité d'avoir à payer des dommages et intérêts au capitaine de la prise. C'est le Conseil des prises qui calcule et décide de ceux-ci<sup>190</sup>.

Le règlement entourant le processus du jugement des prises ne change pas du XVII<sup>e</sup> au XVIII<sup>e</sup> siècle. Les colonies représentent toutefois un cas distinct. Leur situation particulière a conduit à la modification des procédures afin que celles-ci soient mieux adaptées à leurs besoins

---

<sup>189</sup> Javillier, *op.cit.*, p.64-66.

<sup>190</sup> *Ibid.*, p.69.

géopolitiques. Ce sont ces modifications qui nous intéressent, ainsi que leurs impacts sur le fonctionnement des amirautés coloniales.

## 2.2 La procédure de jugement des prises à Plaisance : procès-verbaux et réponses de l'Amiral

Les institutions des amirautés coloniales sont en théorie calquées sur celles de la métropole. Tout d'abord, le juge de l'amirauté, ou lieutenant général, est responsable de rendre la justice au nom de l'amiral. Il peut être choisi parmi les juges des juridictions ordinaires, mais ne peut être en même temps conseiller au Conseil Souverain, et doit recevoir une commission de Sa Majesté, enregistrée par cette dernière institution pour être légitime. Ensuite, le procureur du roi est chargé de représenter les intérêts du roi et du royaume. Le greffier ou secrétaire s'occupe de la conservation des minutes des arrêts, des jugements et tout autre acte ou expédition de son institution judiciaire. Dans le cas de l'amirauté, c'est le greffier qui est responsable de la consignation des procédures d'enregistrement de jugement des prises. Ce dernier et le procureur du roi sont généralement choisis par le juge de l'amirauté directement parmi les habitants issus de la haute société des colonies. Finalement, l'amirauté compte toujours un receveur des droits de l'Amiral chargé de récupérer le dixième du profit des prises dû à ce dernier<sup>191</sup>. À Plaisance, pour la période étudiée, le lieutenant général est François Durand de La Garenne, le greffier est Jean Basset et le receveur des droits de l'amiral est Jean-Chrysostôme Loppinot. L'identité du procureur du roi à l'amirauté n'est jamais spécifiée. Loppinot est nommé greffier à Port-Royal en 1699, puis procureur du roi en 1704. Finalement, il devient greffier à Plaisance en 1710<sup>192</sup>. Il devient probablement responsable des droits de l'amiral en même temps que sa nomination comme greffier. La Garenne est écrivain de la Marine à Plaisance de 1699 à 1701, année où il devient subdélégué de l'intendant à Québec. Il revient dans les colonies après un séjour en France comme gouverneur de Plaisance en 1707 et occupe son poste jusqu'en 1713<sup>193</sup>. Pour Basset,

---

<sup>191</sup> Un receveur des droits de l'Amiral est nommé dans tous les procès-verbaux consultés. AN, Sous-série G5, Amirauté et Conseil des prises, « Procès-verbaux... » fo.143 à 397.

<sup>192</sup> René Baudry, « LOPPINOT, JEAN-CHRYSOSTOME, » dans *Dictionnaire biographique du Canada*, vol. 2, University of Toronto/Université Laval, 2003–, consulté le 19 juin 2023, [http://www.biographi.ca/en/bio/loppinot\\_jean\\_chrysostome\\_2E.html](http://www.biographi.ca/en/bio/loppinot_jean_chrysostome_2E.html).

<sup>193</sup> René Baudry, « DURAND DE LA GARENNE », dans *Dictionnaire biographique du Canada*, vol. 2, Université Laval/University of Toronto, 2003–, consulté le 19 juin 2023, [http://www.biographi.ca/fr/bio/durand\\_de\\_la\\_garenne\\_2F.html](http://www.biographi.ca/fr/bio/durand_de_la_garenne_2F.html).

aucune date n'est disponible, mais comme son nom se retrouve sur tous les documents consultés et qu'il est nommé comme le greffier ayant supervisé les procédures, on peut supposer qu'il a occupé son poste à l'amirauté jusqu'à la perte de la colonie.

Les réponses de l'Amiral de la sous-série G5 sont à la base du portrait statistique du chapitre un, qui forme la base de référence du reste du mémoire. Pour le chapitre deux, il s'agit plutôt des procès-verbaux<sup>194</sup> de l'amirauté de Plaisance, appartenant également à la sous-série G5. Nous en avons retrouvé 17. Comme les réponses de l'Amiral représentent la finalisation des procédures du jugement des prises et qu'elles sont basées sur les procès-verbaux, nous avons analysé toutes les réponses de l'Amiral et les procès-verbaux afin de voir s'il y en avait qui allaient ensemble. Il n'y a que trois procès-verbaux dont les réponses de l'amiral ont été retracées. Nous avons ainsi le procès-verbal fait par le lieutenant-général de l'amirauté de Plaisance et la réponse de l'Amiral à cette procédure, qui détermine si la prise est valide ou non. On peut donc procéder à une analyse complète du processus de jugement des prises dans l'amirauté de Plaisance. Ces documents concernent majoritairement l'année 1711, ce qui empêche de produire une analyse systématique du développement et de l'évolution du système mis en place dans les amirautés. Malgré la parcimonie des documents sur une échelle de temps plus grande, il n'en demeure pas moins que l'étude de ces trois procédures entières nous donne l'occasion de brosser un portrait de la façon dont l'amirauté de Plaisance fonctionnait à un moment précis de son histoire.

La première procédure pour laquelle on possède le procès-verbal et la réponse de l'Amiral date du 5 mai 1711. Le document commence par la déclaration d'Auger Dolabaratz, capitaine du *Sainte-Ursule* de Saint-Jean-de-Luz, 200 tonneaux, 16 canons et 83 hommes. La commission en guerre de l'amiral a été accordée le 19 février et enregistrée à Bayonne le même jour. Le vaisseau quitte Saint-Jean-de-Luz le 11 mars pour venir pêcher à Plaisance. Le 17 avril, il prend un

---

<sup>194</sup> AN, Sous-série G5, Amirauté et Conseil des prises, « Procès-verbaux... » fo.143 à 397.

brigantin anglais, qui se rend sans résistance<sup>195</sup>. Ce rapport est ensuite confirmé par les membres de l'équipage de Dolabaratz<sup>196</sup>.

Le 7 mai, La Garenne, Basset, Dolabaratz et Loppinot montent à bord de la prise pour procéder au procès-verbal. Ensuite vient l'interrogatoire de Joannis de Lorhaide, officier du corsaire et maître sur la prise, qui concorde avec la teneur du rapport donné par son capitaine, à quelques détails près. Le vaisseau a été pris le 6 avril<sup>197</sup>, naviguant sous passeport et pavillon anglais, de la Caroline vers Boston, chargé de riz. Les papiers du vaisseau ont été jetés par-dessus bord par le capitaine, sauf le passeport qui permet d'établir sa nationalité<sup>198</sup>. Ces documents établissent non seulement la nationalité des prises, mais également leur droit de commerce ou de transport. D'autres papiers sont également transportés, mais sont de caractère privé. Il est probable que lorsque le capitaine prend la décision de jeter certains papiers aux flots, c'est afin de protéger son équipage et lui-même ou encore de l'information confidentielle contenue dans ces papiers. Après tout, la France et l'Angleterre sont en guerre et les capitaines peuvent avoir en leur possession des informations importantes sur le commerce et les stratégies militaires de leur couronne qu'ils ne veulent pas donner à l'ennemi.

À la demande de Sieur Dolabaratz, est « provisoirement déclarée de bonne prise ledit brigantin *La Providence* de Londres angloise et des marchandises de son chargement au profit des armateurs capitaine et équipage dudit corsaire le vaisseau *La Sainte-Ursule* de Saint-Jean de Luz jusques au jugement définitif de S.A.S. Monseigneur l'amiral », le 8 mai<sup>199</sup>. Une seconde requête du capitaine mène à l'autorisation du déchargement de la prise le lendemain. Cent dix-huit barils de riz sont déchargés le 11 mai, 100 autres barils de riz à la deuxième séance le 12 mai et puis le

---

<sup>195</sup> La mention « sans résistance » est retrouvée dans les 17 procès-verbaux sous différentes formes (« sans combat », « sans résistance », « matelots à bord enfuis »). Il semble que les prises aient généralement été faites sans affrontements vu les risques encourus pour non seulement les matelots, mais également pour le vaisseau en lui-même, qui demandent d'énormes investissements de la part des armateurs.

<sup>196</sup> *Ibid.*, fo.336.

<sup>197</sup> La date de la prise donnée par le corsaire et celle donnée par le capitaine pris ne correspondent pas dans le document conservé. *Ibid.*, fo.340.

<sup>198</sup> L'échantillon de la Sous-série G5 étant petit, nous ne pouvons pas affirmer que jeter les papiers du vaisseau par-dessus bord était une pratique courante à l'époque.

<sup>199</sup> AN, Sous-série G5, Amirauté et Conseil des prises, « Procès-verbaux... », fo.342.

lendemain à la troisième et dernière séance, 100 derniers barils de riz. À la requête de Dolabaratz, l'apposition des affiches et l'annonce au roulement de tambour de la mise aux enchères est autorisée. Les enchères se déroulent en plusieurs séances durant lesquelles des gens de différents milieux et métiers participent, selon les marchandises présentées. Un tel nombre de séances semble avoir été particulier aux enchères concernant des prises, puisque dans tous les autres documents notariés de Plaisance qui parlent d'une vente de maison, d'habitation ou de terrain, le tout s'est réglé en une seule séance<sup>200</sup>. Le 15 mai a lieu la première enchère devant La Garenne, Basset, Dolabaratz et Loppinot<sup>201</sup>. Le bâtiment est mis à 3000 livres et le baril de riz à 20 livres. Le 16 mai a lieu la deuxième enchère, où les prix restent les mêmes. Finalement, le 18 mai a lieu la troisième enchère, durant laquelle le bâtiment est adjudgé à Dolabaratz pour 3000 livres<sup>202</sup> et le 19 mai, dernière journée des enchères, 318 barils de riz sont également remis à Dolabaratz à 20 livres chacun<sup>203</sup>. Du 21 au 23 mai, les 318 barils ont été livrés au capitaine en trois parties<sup>204</sup>.

En tout, la vente a rapporté 9360 livres au capitaine, depositaire des droits de la vente, soit 3000 livres pour le vaisseau et 6360 livres pour les barils de riz. Le 28 mai, il paie à Basset 156 livres pour les Invalides de la Marine<sup>205</sup>. Le 3 juin, il paie 45 livres en frais de déchargement, 90 livres pour les frais de magasinage, 20 livres pour l'interprète, 50 livres pour le gardien, 160 livres pour l'entretien des prisonniers et 10 livres en frais de tambour, pour un total de 375 livres<sup>206</sup>. Le 20 juin, Dolabaratz paie les droits de l'amiral au montant de 880 livres. Finalement, le 21 juin, le capitaine preneur paie ses derniers frais de justice à Basset, soit 9 livres pour l'enregistrement de sa déclaration de prise et sa validation, 9 livres pour le rapport du maître sur la prise, 72 livres

---

<sup>200</sup> Voir par exemple Notariat de Plaisance (Terre-Neuve), MG1-G3, F-640, « Vente par Antoine Ricord... » 16 octobre 1708 ; « Vente par Claude Barrat... » 1706 ; « Vente d'une habitation par Georges de Lasson... » 29 octobre 1707. Dans tous les documents consultés, les enchères se passent sur au moins trois jours. Dans quelques situations, les enchères ont pu être élargies à des jours supplémentaires, mais jamais en moins de trois jours.

<sup>201</sup> *Ibid.*, fo.344.

<sup>202</sup> Sur les 17 procès-verbaux trouvés, dans seulement trois des cas la prise est accordée au capitaine, contre 11 fois accordées à des personnes tierces, 2 fois à l'armateur du corsaire qui a fait la prise et une fois où la mise en possession du bâtiment n'est pas spécifiée.

<sup>203</sup> *Ibid.*, fo.346.

<sup>204</sup> *Ibid.*, fo.374.

<sup>205</sup> *Ibid.*, fo.348.

<sup>206</sup> *Ibid.*, fo.349.

pour les six séances de déchargement, 72 livres pour la livraison des marchandises achetées, 101 livres 10 sols pour le greffier, 12 livres pour le procès-verbal de la prise, 18 livres pour les trois requêtes, 30 livres pour le jugement provisoire de bonne prise, 48 livres pour les enchères et 12 livres pour la mise en possession des produits de la vente, pour un total de 392 livres 10 sols<sup>207</sup>. Le total s'élève donc à 1 803 livres 10 sols à payer par Dolabaratz.

Le deuxième procès-verbal date du 1er juillet 1711. La déclaration de la prise est faite par Saubat de Harabillague, officier sur le vaisseau *Le Saint-Jean Baptiste* de Bayonne, 150 tonneaux, 12 canons et 40 hommes, commandé par Joachim Ditturbide. Leur commission en guerre est accordée le 30 mars de la même année et enregistrée le même jour à l'amirauté de Bayonne en France. Le 24 avril, le navire quitte le port pour aller faire la traite en Nouvelle-France. Sur le chemin, le 8 juin un vaisseau anglais, le *Rebequa* de « Beideler » en Virginie, est capturé à environ 80 lieues à l'est des Bancs de Terre-Neuve, entre 12 h et 13 h, sans résistance. Le rapport de l'officier est vérifié et prononcé véridique par les officiers de l'amirauté, en l'occurrence de La Garenne, Basset et Loppinot. Le procès-verbal de l'état du vaisseau est fait le même jour sous l'inspection de La Garenne, Harabillague, Basset et Loppinot<sup>208</sup>.

Le jour suivant, Izac Rossel, 22 ans, charpentier sur la prise et de religion protestante, est interrogé et révèle qu'il navigue sur *Le Rebequa*, commandé par Philippe Rogier, manœuvré par neuf hommes. Le vaisseau faisait trajet de la Virginie vers « Lime » (sans doute Lyme Regis, port de la côte sud de l'Angleterre), sous passeport et pavillon anglais, chargé de tabac. Le rapport de Rossel est vérifié et confirmé par d'autres prisonniers<sup>209</sup>.

À la requête de David Monho, bourgeois et commis à la direction du corsaire le *Saint-Jean-Baptiste*, est « provisoirement déclarée de bonne prise ledit brigantin *Le Rebeca* et les marchandises de son chargement au profit des armateurs capitaine et équipage dudit vaisseau *Le Saint-Jean Baptiste* de Bayonne jusques au jugement définitif de S.A.S. Monseigneur l'amiral »,

---

<sup>207</sup> *Ibid.*, fo.350-351.

<sup>208</sup> *Ibid.*, fo.194.

<sup>209</sup> *Ibid.*, fo.196.

le 23 juillet<sup>210</sup>. Le lendemain, on ordonne la mise en magasin<sup>211</sup> de la cargaison. Il faut attendre le 20 août avant que La Garenne, Monho, Loppinot et Basset ne montent à bord de la prise pour procéder au déchargement, qui s'étend jusqu'au 22 août. Durant les trois séances de déchargement, 61 bocaux de tabac (290 quintaux) sont transportés en magasin en attendant la vente aux enchères, dont les affiches et tambours ont été ordonnés à la fin de la troisième séance<sup>212</sup>.

Le 26 août, La Garenne, Monho, Loppinot et Basset se retrouvent sur la place publique pour la première mise aux enchères, durant laquelle le quintal de tabac est mis à 15 livres et le bâtiment à 1200 livres. Le lendemain, devant les mêmes officiers, le quintal de tabac et le bâtiment demeurent au même prix. Durant la troisième et dernière enchère le 27 août, le quintal de tabac demeure à 15 livres et est adjugé au Sieur Monho, qui achète également le bâtiment à 1200 livres<sup>213</sup>. La mise en possession du vaisseau a lieu deux jours plus tard, alors que le tabac n'est remis que le 31 août, au total de 123 quintaux et demi en une première séance et 137 quintaux le 1er septembre. Au total, le produit de la vente monte à 5557 livres, 10 sols pour les 290 quintaux de tabac et le vaisseau<sup>214</sup>.

Le 2 septembre, Monho paie à Basset 92 livres, 12 sols et 6 deniers pour les Invalides de la Marine. Le 3 septembre, Monho verse à Basset 120 livres pour les frais du gardien, 90 livres pour le magasinage, 20 livres pour l'interprète, 6 livres pour les tambours, pour un total de 236 livres en frais connexes. Il paie également les droits de l'amiral à Loppinot, soit 523 livres, 9 sols et 9 deniers<sup>215</sup>. Finalement, le 4 septembre 1711, Monho paie les frais de justice à Basset, soit 9 livres pour l'enregistrement du rapport du capitaine du *Saint-Jean-Baptiste* ainsi que sa vérification, 12 livres pour le procès-verbal de l'état du vaisseau pris, 18 livres pour les trois

---

<sup>210</sup> *Ibid.*, fo.198.

<sup>211</sup> Lorsque les marchandises sont jugées sujettes à l'avarie, le tout est transporté en dehors du bateau, dans un magasin, fermé à trois serrures et dont les trois clefs sont distribuées entre l'armateur, le receveur des droits de l'Amiral, le réclamateur ou le procureur du roi s'il n'y en a pas. *Ordonnance de la Marine*, « Des prises », article 27, titre 9, p.345

<sup>212</sup> AN, Sous-série G5, Amirauté et Conseil des prises, « Procès-verbaux... » fo.200.

<sup>213</sup> *Ibid.*, fo.201.

<sup>214</sup> *Ibid.*, fo.202.

<sup>215</sup> *Ibid.*, fo.205.

requêtes demandées à l'amirauté, 48 livres pour les quatre séances de livraison du tabac, 86 livres et 10 sols pour les frais de greffier, 30 livres pour le jugement de bonne prise provisoire, 72 livres pour les six séances de déchargement, 36 livres pour les trois séances d'enchère, 12 livres pour l'acte de prise de possession des produits de la vente, pour un total de 332 livres, 10 sols<sup>216</sup>. Tous les frais encourus s'élèvent donc à 1 184 livres, 12 sols et 3 deniers.

Le dernier procès-verbal date du 10 juillet 1711. Le document concerne la prise de Guillaume Despaigne, flibustier, sur le vaisseau corsaire *La Dorade* de la Martinique de 35 tonneaux et quatre canons, commandé par Jean-Baptiste Clinot. La commission en guerre du corsaire a été accordée et enregistrée le 14 avril 1711 en Martinique<sup>217</sup>. Parti en course le 17 avril suivant, le corsaire est tombé sur une flotte de bateaux pêcheurs anglais, dont le vaisseau capturé s'est rendu sans résistance le 29 juin. Il s'agit ici du sloup anglais *La Diligente* de Boston, de 30 tonneaux et mené par cinq hommes<sup>218</sup>. Une fois le compte rendu confirmé par le corsaire preneur, les officiers de l'amirauté, accompagnés de Despaigne, montent à bord afin de procéder au procès-verbal de l'état du navire.

Ce n'est que le jour suivant que l'interrogatoire des matelots capturés a lieu. On interroge ainsi Jean Keer, 38 ans, capitaine du vaisseau pris, de religion protestante et de nationalité anglaise. Au moment de la prise, le vaisseau anglais contenait 1500 barriques et demie d'huile et quatre barriques de sel. Le vaisseau et sa cargaison appartiennent à un autre capitaine, Richard Geoffroy, dont on ne mentionne pas la présence sur le vaisseau<sup>219</sup>. Ce rapport est ensuite confirmé par deux autres marins anglais. Le jugement de la prise se déclare comme suit : « Nous avons provisoirement déclaré ladite prise angloise la Sloupe *La Diligente* et des marchandises de son chargement de bonne prise au profit des armateurs capitaines et équipage dudit corsaire *La Dorande* de la Martinique le tout jusqu'au jugement définitif de S.A.S. monseigneur l'amiral »<sup>220</sup>.

---

<sup>216</sup> *Ibid.*, fo.204, fo.206.

<sup>217</sup> Il n'y a alors pas d'amirauté ailleurs dans les colonies, sauf à Plaisance. La commission a donc probablement été enregistrée auprès du gouverneur.

<sup>218</sup> AN, Sous série G5, Amirauté et Conseil des prises, « Procès-verbaux... » fo.172.

<sup>219</sup> *Ibid.*, fo.174.

<sup>220</sup> *Ibid.*, fo.175-176.

Le juge de l'amirauté fait alors une proclamation et ordonne l'apposition d'affiches annonçant la vente aux enchères<sup>221</sup>.

Le 12 juillet 1711 a lieu le premier jour de l'enchère qui se déroule sur la place publique, devant La Garenne, Basset, Clinot (le capitaine de *La Dorade*) et Loppinot. Durant ce premier jour, le vaisseau pris est mis à 800 livres et l'unité de sel à 6 livres<sup>222</sup>. La vente se poursuit le 14 juillet, à la fin de laquelle le bâtiment demeure à 800 livres alors que la barrique de sel à l'unité monte à 7 livres. Le 15 juillet a lieu la troisième enchère. Le vaisseau passe de 800 livres à 1400 livres, attribué au Sieur Delort, armateur-marchand prospère résidant à Plaisance<sup>223</sup>, et tiercé par le Sieur Micoïn, dont on ignore la profession. La barrique de sel passe de 7 livres à 12 livres, encore une fois au Sieur Delort. Les barriques d'huile ne sont pas mentionnées dans les procédures, on ne sait donc pas ce qu'elles deviennent. La vente aux enchères se termine à la fin de cette troisième journée<sup>224</sup>.

Ce n'est que le 16 juillet que la livraison des marchandises et que leur mise en possession aux acheteurs commence. La vente a rapporté un profit total de 1820 livres, remis au capitaine Clinot le 17 juillet. La même journée, ce dernier doit payer à Basset 30 livres, 6 sols et 8 deniers pour la caisse des Invalides de la Marine, en plus de 14 livres pour l'établissement d'un gardien le jour du procès-verbal du vaisseau pris, 6 livres pour les tambours et 18 livres pour l'interprète, pour un total de 68 livres 6 sols 8 deniers<sup>225</sup>. Le capitaine doit également payer 180 livres 10 sols en frais de justice. Finalement, comme le dixième de toutes les prises est redevable à l'amiral, il doit payer 175 livres 14 sols à Loppinot, receveur des droits de l'amiral<sup>226</sup>. Ainsi, le capitaine doit déduire un total de 424 livres, 10 sols et 8 deniers.

Qu'est-ce que ces trois procès-verbaux révèlent sur le fonctionnement de l'amirauté dans les colonies ? Ils montrent que les officiers de l'amirauté ont suivi avec assez de précision les

---

<sup>221</sup> *Ibid.*, fo.175.

<sup>222</sup> *Ibid.*, fo.176.

<sup>223</sup> Landry, « Les activités de course », *op.cit.*, p.73.

<sup>224</sup> AN, Sous-série G5, Amirauté et Conseil des prises, « Procès-verbaux... », fo.177.

<sup>225</sup> Dans ce procès-verbal, le prix de la déclaration de bonne prise provisoire n'est pas précisé.

<sup>226</sup> *Ibid.*, fo.178.

différentes étapes obligatoires à la construction du rapport qui doit être envoyé au Conseil des prises. Un élément en particulier demeure toutefois inédit : la déclaration de « bonne prise provisoire ». En effet, une telle déclaration, comme cela a été démontré dans le premier chapitre, reste unique aux amirautés situées dans les colonies, d'autant plus qu'ordinairement, seul le Conseil des prises a le pouvoir de déclarer une prise bonne ou mauvaise. Le jugement provisoire a été accordé aux autorités des îles des Antilles françaises dès 1695<sup>227</sup>. Cette possibilité semble ainsi avoir été étendue à toutes les colonies, ou au moins aux colonies de la Nouvelle-France, puisque le jugement provisoire est enregistré dans la procédure légale envoyée à l'Amiral en attente d'un jugement final. Selon le règlement de 1695, qui autorise les juges à rendre des jugements provisoires, on peut supposer que de tels jugements visent à accélérer les procédures entourant la course afin non seulement d'encourager des armateurs privés à y participer, mais également pour permettre aux corsaires d'asséner des coups durs aux ennemis de la Couronne en prenant le plus de vaisseaux possible. La rapidité et l'efficacité des jugements sont donc tout à l'avantage de la France.

C'est en analysant le laps de temps qui s'écoule entre le jugement de la prise et la réponse de l'Amiral que l'amplitude du pouvoir discrétionnaire des officiers de l'amirauté de Plaisance ressort. La procédure entourant la prise *La Diligente* se déroule du 10 juillet au 17 juillet 1711. La réponse de l'amiral retrouvée dans les archives date du 16 avril 1715, à Versailles, soit 3 ans, 9 mois et 6 jours après l'enregistrement de la prise à Plaisance<sup>228</sup>. La prise a été jugée bonne par le Conseil, donc le produit de la vente aux enchères n'est ainsi pas remis en question. Dans le deuxième cas, la réponse de l'amiral date du même jour que celle de la prise précédente, le 16 avril 1715, soit 3 ans, 9 mois et 15 jours après l'enregistrement de la prise à Plaisance. Comme pour le premier procès-verbal présenté, la prise est également jugée bonne<sup>229</sup>, il n'y a donc aucune répercussion au fait que la vente aux enchères a déjà eu lieu des années auparavant. Comme ce fut le cas pour les deux autres procès-verbaux présentés précédemment, la réponse de l'amiral pour la prise *La Providence* se fait extrêmement tardive par rapport aux procédures faites en 1711, soit

---

<sup>227</sup> *Code des prises*, p.165.

<sup>228</sup> AN, Sous-série G5, Amirauté et Conseil des prises, fo.789.

<sup>229</sup> *Ibid.*, fo.790.

3 ans, 11 mois et 11 jours plus tard, le 16 avril 1715, le même jour que les deux autres réponses. La prise est également jugée bonne et adjugée à qui de droit<sup>230</sup>. Les trois prises ont reçu l'approbation du Conseil des prises le même jour, le 16 avril 1715, deux ans après la fin de la guerre de Succession d'Espagne. Comme présenté dans le chapitre un, il s'agit du plus long temps d'attente de toutes les prises ramenées à Plaisance de 1693 à 1713. Sur les 19 prises faites en 1711, six sont jugées par le Conseil des prises le 16 avril 1715 et une le 27 mars 1713. La date du jugement final des 13 autres prises nous est inconnue, n'ayant pas les documents pour valider. Comment justifier un tel délai ? Il est possible que, étant en pleine guerre, le Conseil de prises et l'Amiral aient d'autres priorités plus urgentes que la confirmation des jugements des prises coloniales. Le Conseil des prises demeure actif jusqu'à ce que toutes les prises effectuées pendant un conflit soient jugées. La paix étant rétablie en 1713, l'Amiral et le Conseil des prises avaient du temps pour rattraper le retard. Ce qui est important, c'est que le laps de temps montre que la validation des prises par l'Amiral n'était qu'une formalité. Après tout, la vente aux enchères des marchandises a été faite il y a longtemps et le vaisseau et les marchandises ont déjà été livrés aux adjudicataires. Les juges des amirautés coloniales détiennent alors un pouvoir important.

Plusieurs caractéristiques de la course ressortent de ces procès-verbaux. La course se fait en même temps que d'autres activités commerciales, notamment la pêche et la traite des fourrures. *Le Saint-Jean Baptiste* est allé faire la traite en plus de se doter d'une commission de guerre. *La Sainte-Ursule*, elle, a pour double but d'aller faire la pêche et de capturer des vaisseaux ennemis. C'est une tendance qui s'est généralisée. Certaines des réponses de l'Amiral analysées de Louisbourg indiquent que les navires corsaires sont également chargés de marchandise pour commercer ou sont équipés pour faire la pêche. Par exemple, *Le Marie-Joseph*, *Le Tourneur* de Granville, *L'Andromaque* de Saint-Malo et *L'Atlas* de La Rochelle<sup>231</sup> sont armés en course et en marchandise alors que *Le Hasardeux* est armé en course et pour servir de bâtiment de transport. En effet, la grande majorité des archives consultées indiquent toujours un objectif commercial de la part des armateurs, que ce soit la pêche ou la traite<sup>232</sup>. Les marchands peuvent donc faire d'une

---

<sup>230</sup> *Ibid.*, fo.778.

<sup>231</sup> *Ibid.*, fo.801 ;826 ;838 ;842 ;853.

<sup>232</sup> Voir, par exemple, *Ibid.*, fo.606 ; 610 ; 624.

pierre deux coups et profiter du voyage transatlantique pour maximiser leurs activités commerciales et rentabiliser plus rapidement les différents frais associés à la course.

Les prises ayant rapporté le plus haut prix sont celles contenant surtout des produits manufacturés en grande quantité. Mais les prises ayant des cargaisons de produits de plantations ne sont pas loin derrière. Deux cent quatre-vingt-dix quintaux de tabac, pris sur le brigantin *La Rebequa* le 1er juillet 1711, rapportent 4357 livres 10 sols à Harabillague alors que 14 bottes de rhum, deux tierçons<sup>233</sup> et une barrique de mélasse et sept quintaux de sucre rapportent 3956 livres à Paris, armateur de *La Sainte-Thérèse*, preneur de *Le Torchon*<sup>234</sup>.

La vente aux enchères des vaisseaux et marchandises pris n'attire pas forcément une grande foule. En effet, dans le cas des deux premiers procès-verbaux, les prix n'ont pas changé de la première à la dernière séance. Les principaux acteurs impliqués dans la prise ont profité de la vente. Dans le cas de *La Sainte-Ursule*, il s'agit de Dolabaratz, le capitaine preneur ; dans le cas du *Saint-Jean-Baptiste*, c'est Monho, qui est bourgeois et commis à la direction du vaisseau corsaire. Ce fait soulève la question pourquoi les marchandises devaient être mises aux enchères. C'est en fait l'article 28 de l'ordonnance qui précise que la vente aux enchères est obligatoire : « les Marchandises qui ne pourront être conservées, seront vendues sur la réquisition des parties intéressées, & adjudgées au plus offrant en présence de nôtre Procureur à l'issue de l'Audience, après trois remises d'Encheres de trois jours, les Proclamations préalablement faites, & Affiches mises en la maniere accoûtumée <sup>235</sup>». La vente aux enchères était donc la norme. Cela dit, dans chaque cas que nous avons étudié, les preneurs de la prise ont profité soit de l'entièreté, soit d'une partie, des marchandises ainsi que du vaisseau pris. Le capitaine achète sa propre prise durant la vente aux enchères afin d'établir la valeur de la cargaison prise. C'est cette valeur qui détermine le montant du droit de l'Amiral ainsi que le montant dû à la caisse des Invalides. L'autorité impose ainsi la vente afin d'établir la valeur de la prise en vue de ces prélèvements.

---

<sup>233</sup> Le tierçon (« tiers » dans le procès-verbal) est une unité de mesure, qui représente le tiers d'une mesure complète.

<sup>234</sup> Voir par exemple, *Ibid.*, fo.154 à 171 ; 336 à 351 ; 352 à 367.

<sup>235</sup> *Ordonnance de la Marine, op.cit.*, « Des prises », article 27, titre 9, p.345.

### 2.3 La course : portrait politico-social et économique

Alors que les trois procès-verbaux présentés précédemment nous renseignent sur le déroulement du jugement des prises, deux autres procès-verbaux (dont la réponse de l'Amiral ne reste plus) sont révélateurs en ce qui concerne la vente des marchandises et la gamme de participants à la course. Ces données nous permettent de brosseur un portrait du rôle qu'a joué la course dans l'économie de Plaisance ainsi que la nature des relations entre l'État et les habitants du port.

Le premier procès-verbal est celui du 1er juin 1711 et concerne le vaisseau corsaire *Le Content*, de 30 tonneaux, un canon et 38 hommes, dirigé par le capitaine Claude Sylvain. Ce vaisseau est d'ailleurs le premier présenté ici qui vient de Plaisance, plutôt que de la métropole. Sa commission est accordée par l'Amiral le 5 mars et enregistrée à Plaisance le 23. Il quitte le port le même jour pour partir en course. Le lendemain, aux alentours de 5 h, il intercepte un vaisseau anglais, *Le Timothy*, dans le passage de Saint-Jean, qui se rend sans résistance<sup>236</sup>. Comme dans les autres cas, ce rapport est confirmé par d'autres membres de l'équipage corsaire. La Garenne, Loppinot, Basset et le Sieur Nicolas Boitiers, dit Berrichon, armateur du vaisseau *Le Content*, montent alors à bord de la prise pour en dresser le procès-verbal et nomment un gardien<sup>237</sup>. Comme l'armateur réside à Plaisance, il prend la place du capitaine dans le déroulement de l'inspection. Une fois cela fait, ils procèdent à l'interrogatoire du capitaine du vaisseau pris, John Alhan (Allan). Celui-ci dit voyager sur le vaisseau *Le Timothy*, qu'il a 41 ans, et est de religion protestante. Il précise que le vaisseau navigue sous passeport et pavillon anglais, de Dublin vers la colonie de St. John's. Le vaisseau appartient à un marchand nommé Henry. Au moment de la prise, il était chargé de bœuf, lard, beurre, biscuit, farine et charbon de terre pour le compte d'Alhan et celui de Sieur Henry, le tout étant confirmé par un autre membre de l'équipage<sup>238</sup>.

Le 2 juin, le Sieur Bérichon fait la requête que la prise soit déclarée bonne, ce que La Garenne déclare provisoirement. La même journée, il fait également la requête que la marchandise

---

<sup>236</sup> AN, Sous-série G5, Amirauté et Conseil des prises, « Procès verbaux... », fo.220.

<sup>237</sup> *Ibid.*, fo.223.

<sup>238</sup> *Ibid.*, fo.223-224.

du vaisseau pris soit déchargée, ce qui est également autorisé. Le déchargement se fait du 3 au 5 juin, en présence de La Garenne, Loppinot, Basset et Bérichon. La première journée, 60 sacs de pain biscuit, 17 barils de bœuf et 80 barils de beurre sont déchargés. La seconde journée, deux ballots d'étoffe, deux barils de poterie, une botte de pois, 5 barriques de fromage, 18 caisses de chandelles, huit barriques de suif, un petit baril de pipes, deux coffres, un baril de marchandises diverses, sept tierçons de farine, huit caisses de savon, une barrique de graisse, trois barils de clous et le restant du pain biscuit sont déchargés<sup>239</sup>. Enfin, la troisième journée, 49 barils de bœuf et 67 barils de lard sont déchargés<sup>240</sup>.

Le 6 juin, Bérichon fait la requête que les marchandises soient incessamment vendues, ce qui est autorisé. On ordonne donc l'apposition d'affiche et les tambours en conséquence. Les enchères de ce procès-verbal étant assez longues, un résumé sera présenté. Celles-ci commencent le 8 juin et se terminent le 12 juin, en quatre séances<sup>241</sup>. La remise des marchandises se fait durant les deux jours suivants. Durant les quatre séances d'enchères, le prix des marchandises ne monte pas beaucoup, à l'exception du bâtiment pris, qui passe de 1000 livres la première journée à 2400 livres la dernière journée. Les marchandises en tant que telles connaissent une surenchère très aléatoire. Le quintal de beurre passe de 30 livres à 44 livres, le quintal de suif de 20 livres à 31 livres et le quart de bœuf de 20 livres à 36 livres. Les pièces de toile demeurent aux alentours des 10 livres, les chapeaux moins de 5 livres, les fanaux à peu près 5 livres aussi. Il semble donc que les vivres aient fait l'objet d'une estimation conservatrice, donnant lieu à une surenchère importante.

La vente s'est terminée avec 22 acheteurs, qui paient un total de 14 862 livres 10 sols. Voici le détail des achats des cinq principaux acheteurs des marchandises, soit le sieur Bérichon, le sieur Le Chevalier, qui est d'ailleurs celui qui a acheté le bâtiment, M. Viarrieux, le sieur Sylvain et M. Descoutz. Leurs achats représentent 80% de la valeur totale de la prise. Au Sieur Bérichon a été adjudgé six pièces de toile pour 70 livres, deux pièces d'étoffe pour 70 livres, 745

---

<sup>239</sup> Ces produits n'ont pas été mentionnés par Alhan durant son interrogatoire.

<sup>240</sup> AN, Sous-série G5, Amirauté et Conseil des prises, « Procès-verbaux... », p.226-227.

<sup>241</sup> *Ibid.*, fo.228-236 pour le détail des enchères.

livres de l'autre part, 2 couvertes à quinze livres, deux fanaux à 15 livres, 78 quintaux de pain à 936 livres, sept tiersons de farine à 273 livres, deux barils de bière à 30 livres, 13 quintaux de beurre à 611 livres, 28 justaucorps à 400 livres, 13 paquets de bas à 100 livres, 11 entonnoirs à 11 livres, 78 paires de souliers à 213 livres 10 sols, 4 pièces de toile et 2 chapeaux à 46 livres, 26 quintaux de suif à 806 livres et 5 quintaux de clous à 177 livres 11 sols, pour un total de 4458 livres 10 sols ; au Sieur Le Chevalier a été adjugé 108 chemises à 297 livres, 4 pièces de toile rayée à 100 livres, 2 fanaux à 10 livres, 1 barrique de graisse à 30 livres, 12 douzaines de poteries à 72 livres et le bâtiment pris à 2400 livres, pour un total de 2909 livres ; à M. Viarrieux a été adjugés 12 quintaux de fromage à 576 livres et 66 quarts de bœuf à 2376 livres, pour un total de 2952 livres ; au sieur Sylvain a été adjugé 33 quarts et demi de lard à 1574 livres 1574 livres et à M. Descoutz a été adjugé 31 quintaux de beurre à 1366 livres 11 sols.

Les autres acheteurs dépensent moins de 1000 livres aux ventes aux enchères. Il s'agit de M. Amariton, M. Dupré le Conte, Sieur Larambour, M. Daccarette, M. Gratien de Claverie, sieur Delort, sieur Saubert, sieur Guion Frenay, M. Baron, sieur Baptiste Genesis, M. De La Vallière, M. Martin Laborde, Pierot Beaulieu, mademoiselle Lacroix, Mme Dangeac, l'hôpital et le roi, pour un total de 14 862 livres 10 sols. Il sera question plus loin du statut des différents acheteurs lors de l'analyse de l'importance de l'économie de la course. L'ordre est donné le 13 juillet 1711 de payer le tout au Sieur Bérichon<sup>242</sup>, puisque c'est à l'armateur que les participants à la vente aux enchères doivent payer leur dû et non à l'amirauté.

Finalement, pour clore la procédure de cette prise, le 14 juillet, Bérichon paie à Basset 274 livres 14 sols 3 deniers pour les Invalides de la Marine, 32 livres pour le gardien, 50 livres pour le magasinage, 10 livres pour les tambours, 92 livres 10 sols pour le déchargement, 20 livres pour l'interprète et 70 livres pour l'entretien et le renvoi des prisonniers. Le 1er août, il paie les droits de l'amiral à Loppinot, qui s'élèvent à 1434 livres 1 sols et les frais de justice à Basset, qui équivaut à 372 livres 10 sols, pour un total de 2355 livres 15 sols et 3 deniers<sup>243</sup>. Le profit net de

---

<sup>242</sup> *Ibid*, fo.237-240.

<sup>243</sup> *Ibid.*, fo.241-242.

la vente monte donc à 12 506 livres, 14 sols et 9 deniers. La procédure, du début à la fin, sans compter la réponse de l'Amiral qui est indisponible, aura pris exactement 2 mois.

Le second procès-verbal est celui dont la déclaration de la prise est faite le 6 avril 1712 à l'amirauté de Plaisance par Jean Foulquy, commandant du *Saint-Jean* de Saint-Jean-de-Luz de 200 tonneaux, 18 canons et 104 hommes. Sa commission en guerre est accordée par l'Amiral le 16 février et est enregistrée à Bayonne le même jour. Il quitte pour la pêche vers Plaisance et le 22 mars, rencontre un bâtiment qui se rend sans résistance, le sloop *La Anne* de Boston, de 36 tonneaux et six hommes. Ce rapport est ensuite confirmé par les marins preneurs et le même jour, La Garenne, Loppinot, Basset et Foulquy procèdent au procès-verbal de l'état du navire et nomment un gardien<sup>244</sup>.

Le 7 avril, on procède à l'interrogatoire de capitaine de la prise, qui s'appelle Salomon et qui est âgé de 32 ans, venu de Boston et de religion protestante. Au moment de la prise, le navire voguait sous pavillon et passeport anglais, de Londres vers Boston, chargé de marchandises diverses. Le vaisseau appartient à deux marchands de Boston<sup>245</sup>.

Le 12 avril, Foulquy fait la requête de déclarer la prise bonne, ce qui est accordé. Le lendemain, les marchandises sont transportées au magasin. La vente aux enchères commence le 14 avril et se déroule jusqu'au 21 avril, une partie des marchandises étant remise aux acheteurs le 18 avril avant de poursuivre les enchères, sur un total de six séances. En tout, il s'agissait surtout de produits transformés, soit clous, miroirs, toiles, outils et autres. À la fin des enchères, le 21 avril 1711, les marchandises restantes sont finalement remises aux différents acheteurs pour un total de 14 168 livres 16 sols. Cette fois, 20 acheteurs participent aux ventes aux enchères, avec 4 livres pour le plus petit montant et 5336 livres pour le plus grand. Voici les cinq principaux acheteurs, qui achètent 83% de la valeur totale de la prise, soit M. Foulquy, qui achète le vaisseau pris, M. Deresy, M. Micoin, M. Le Chevalier et M. Carrerot. : M. Foulquy a dépensé 5336 livres pour 7 caisses de vitres, 3 caisses de plomb, 4 bassinoires, 1 serrure, 1 paquet de colliers à chien,

---

<sup>244</sup> *Ibid.*, fo.368-371.

<sup>245</sup> fo.371-372.

un moulin à poivre en fer, 2 couteaux, 2 paires de tenailles, 42 marteaux, 25 pièces d'étamine, 14 miroirs, 22 grosses de boutons, 46 douzaines de couteaux, 18 quintaux de plomb, 6 scies d'arpan, 2 paquets de pierre à fusil, 4 pièces d'étamine noire, 8 pierres de Corty et 12 quintaux de cordage et le bâtiment pris ; M. Deresy 2136 livres pour 491 barils de clous, 2 pièces de toile bleue et 12 paquets de ferrures ; M. Micoïn 1665 livres 5 sols pour 3 boucauts de vaisselles, 6 barils de clous, 1 paquet de broches à faire des bas, 1 paquet de petites lignes, 1 paquet de trompes, 1 moulin à poivre en fer, 2 paquets d'anneaux, 3 estocs, 1 petite enclume, 2 pièces de serge et 1 petit baril de boulet ; M. Le Chevallier 1326 livres 8 sols pour 4 pièces de toile blanche, plusieurs boucauts de vaisselles, 132 cadenas et 4 quintaux de chaudières et M. Carerrot 1288 livres pour 6 couteaux de cuisine, 5 poêlons en fer et 35 pièces de toile blanche.

Les autres acheteurs ayant dépensé moins de 1000 livres sont les suivants : M. Delort, M. Daccarette, M. De La Valière, M. Berichon, M. Bergé, M. Morin, M. Comporté, M. Harambour, M. Descouts, M. Baptiste Genesis, Mme la veuve Hébert, M. Philippe Berge, M. Martin La Borde et M. Charles Ricord<sup>246</sup>. L'analyse ci-dessous traitera également du statut des différents acheteurs lorsque possible.

Le 23 avril, Foulquy paie à Basset 236 livres 2 sols et 11 deniers pour les Invalides de la Marine en plus de 160 livres pour les frais engendrés par le gardien à 30 livres, l'interprète à 20 livres, le magasinage à 100 livres et les tambours à 10 livres. Finalement, le 27 avril, il paie 1377 livres 5 sols et 4 deniers à Loppinot, receveur des droits de l'amiral, et 328 livres 10 sols à Basset en frais de justice, pour un total de 2101 livres 18 sols et 3 deniers. Le profit net monte à 11 916 livres 17 sols 9 deniers. La procédure aura pris en tout 26 jours, sans compter le délai avant de recevoir le jugement final du Conseil des prises<sup>247</sup>.

Quels rôles joue la course à Plaisance ? L'analyse qui suit se divise en deux. On va d'abord traiter de son rôle dans l'économie et la société du port et ensuite passer à un portrait des particuliers qui font partie de cette économie de course. La situation de Plaisance rend le quotidien

---

<sup>246</sup> *Ibid.*, fo.395.

<sup>247</sup> *Ibid.*, fo.396.

de la colonie relativement précaire et le commerce devient primordial pour la colonie. En effet, comme il n'y a pas d'activité agricole prédominante, contrairement au Canada ou à l'Acadie, la subsistance de la colonie dépend de l'échange entre la morue pêchée par les colons et les produits obtenus grâce au commerce avec la métropole, Canada, l'Acadie, les Antilles et même la Nouvelle-Angleterre et la colonie de St-John's dans une certaine mesure<sup>248</sup>. Ce sont ces échanges qui permettent aux habitants de se procurer du sel, des ustensiles de pêche, des vivres, des vins, de l'eau-de-vie, des tissus, de la quincaillerie et d'autres produits. Les marchands métropolitains qui viennent à Plaisance se divisent en trois catégories : ceux qui viennent en sacque (qui apportent les denrées nécessaires au fonctionnement de la colonie), ceux qui viennent pour la pêche et ceux qui viennent pour les deux<sup>249</sup>. Les Malouins sont les principaux métropolitains qui viennent en sacque alors que les Basques font surtout de la pêche et les Nantais et les Rochelais appartiennent à la troisième catégorie. Si le nombre de bateaux métropolitains présents à Plaisance est connu pour 13 années, les documents ne donnent d'autres précisions qu'en 1704 et 1705. En 1704, au moins 50 vaisseaux métropolitains se rendent à Plaisance et sur ceux-ci, 43 viennent faire la pêche et le troc, pour un total de 5741 tonneaux, 1508 hommes, 284 canons et 123 000 quintaux de morue. En 1705, on retrouve moins de vaisseaux de pêche, avec 22 sur 50 vaisseaux, pour un total de 2710 tonneaux, 721 hommes et 136 canons<sup>250</sup>.

Si les marchands métropolitains ont la mainmise sur le commerce transatlantique, ce sont plutôt les marchands coloniaux qui l'emportent dans la course, ramenant 67 % des prises faites à Plaisance<sup>251</sup>. Quelques noms de ces marchands basés à Plaisance reviennent très régulièrement au greffe de Terre-Neuve, comme Georges de Lasson le jeune (mentionné 117 fois en 1706), Jean Chevalier (nommé 40 fois de 1698 à 1711) et Nicolas Boitier dit Bérichon (nommé 24 fois de 1704 à 1711)<sup>252</sup>. Ces marchands doivent s'allier à des capitaines ayant une réputation solide de flibuste et dans la plupart des cas, les alliances entre capitaines et marchands armateurs sont

---

<sup>248</sup> Nicolas Landry, *Plaisance, Terre-Neuve, 1650-1713 : une colonie française en Amérique*, Québec : Septentrion, 2008, p.77.

<sup>249</sup> *Ibid.*, p.78.

<sup>250</sup> *Ibid.*, p.79.

<sup>251</sup> Landry, « Les activités de course dans un port colonial français », *op.cit.*, p.64.

<sup>252</sup> *Ibid.*, p.64.

conclues entre individus qui se connaissent depuis longtemps, généralement à travers des activités commerciales communes. À Plaisance, on peut parler de l'alliance entre Jean-Baptiste Genesis et Nicolas Boitier dit Bérichon ou encore Claude Duplex, dit Sylvain et Jean-Baptiste Rodrigue dit de Fonds<sup>253</sup>.

En ce qui concerne les habitants de Plaisance, tous sont pêcheurs ou presque. La population permanente de la colonie passe de 74 en 1671 à 189 en 1711, avec un apogée de 265 en 1710<sup>254</sup>. Ces chiffres excluent la garnison et les engagés pour la pêche. En 1671, on compte un chirurgien, un serrurier et armurier, un charpentier, un maçon, un cordonnier, un tailleur d'habits et un coutelier<sup>255</sup>. La profession de marchand n'est pas mentionnée, bien qu'on ait vu dans les procès-verbaux que certains habitants de Plaisance s'adonnent au commerce. En 1698, le chirurgien et le maçon sont les seuls habitants à ne pas posséder de grave et donc à ne pas pêcher. La population de la colonie augmente drastiquement avec les engagés pour la pêche, qui viennent avec les marchands métropolitains durant l'été, de mai à septembre. On parle de 185 engagés en 1687 et de 352 en 1711<sup>256</sup>. En 1690, les habitants possèdent entre 110 et 120 chaloupes pour la pêche qui amassent environ 50 000 quintaux de morue contre 140 000 quintaux pêchés par les marchands métropolitains. Nous avons mentionné précédemment que beaucoup de vaisseaux marchands sont dotés d'une commission en guerre pour faire la course, même s'ils se dirigent plutôt vers la pêche ou la traite.

La relation entre les habitants et les marchands métropolitains est toutefois difficile. En effet, la quasi-absence d'artisans à Plaisance rend les colons dépendants de marchands métropolitains, qui doublent leur prix. Par exemple, alors qu'en France le pain coûte entre 4 et 5 livres, il est 14-15 livres à Plaisance et la mélasse, 12 livres à Plaisance contre 6 livres en France<sup>257</sup>. De plus, les marchands n'acceptent le paiement qu'en morue et refusent l'argent comptant. Dans certains cas, cela signifie que les habitants vont jusqu'à manquer de morue pour leur propre

---

<sup>253</sup> *Ibid.*, p.64.

<sup>254</sup> Landry, *Plaisance, Terre-Neuve, op.cit.*, p.139.

<sup>255</sup> *Ibid.*, p.136.

<sup>256</sup> Landry, « Les activités dans un port colonial français », *op.cit.*, p.140.

<sup>257</sup> Landry, *Plaisance, Terre-Neuve, op.cit.*, p.83-84.

approvisionnement après avoir acheté le nécessaire aux marchands de France, sans compter le fait que les vaisseaux n'amènent pas assez de denrées la plupart du temps<sup>258</sup>. Pour pallier ce problème, le Roi envoie des vaisseaux pour approvisionner la colonie depuis son établissement, à raison d'environ deux vaisseaux par année<sup>259</sup>. Une autre solution est le commerce avec les colonies britanniques. Selon le régime de l'Exclusif, les colonies françaises n'ont pas le droit de commercer avec d'autres entités que les colonies françaises ou la métropole, mais devant le danger récurrent des famines, à partir des années 1680, et ce, même en temps de guerre, les autorités coloniales vont fermer les yeux ou donner des permissions spéciales à des vaisseaux étrangers de mouiller dans leur port sous le prétexte de se réapprovisionner ou de s'abriter d'une tempête. Durant ces escales, les colons peuvent se procurer des marchandises à meilleurs prix que ce qui est offert par les marchands français<sup>260</sup>. La course devient une troisième solution pour soulager ce problème d'approvisionnement<sup>261</sup>, permettant ainsi aux colons de se procurer certaines denrées et certains biens à moindre prix. La diversité des marchandises retrouvées dans les procès-verbaux montre bien cette fonction de la course.

L'alliance entre le privé et l'État devient toutefois indispensable pour l'entretien de Plaisance. Un tel exemple de cette alliance est le prêt gratuit des vaisseaux du roi à des marchands. Vers les années 1690, Joachim Descazeaux du Hallay a été un de ces marchands. En échange d'assumer tous les coûts associés à la défense de Plaisance, en incluant la commission du gouverneur et l'entretien de ses serviteurs et garnisons, ce marchand a reçu sans charge la frégate *Le Joly* et la flûte *La Cloche Verte*. En acceptant un tel contrat, Du Hallay reçoit le droit d'exploiter la pêche, la traite et la course. On parle d'un investissement d'environ 100 000 livres de la part du marchand, une somme énorme à l'époque<sup>262</sup>. Pendant la guerre de la Ligue d'Augsbourg, la possibilité de faire des prises est une option alléchante pour les marchands de faire rapidement des

---

<sup>258</sup> *Ibid.*, p.93.

<sup>259</sup> *Ibid.*, p.95.

<sup>260</sup> Landry, « Les activités de course dans un port colonial français », *op.cit.*, p.78.

<sup>261</sup> Landry, *Plaisance, Terre-Neuve, op.cit.*, p.84

<sup>262</sup> 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): 161-175, p.164.

profits, tout en utilisant à l'occasion des vaisseaux du roi. Militairement, l'alliance entre l'État et le privé est profitable pour tous. La pêche est aussi considérée par la Couronne comme une pépinière de marins disponibles en temps de guerre pour embarquer sur les vaisseaux du roi, mais aussi sur les vaisseaux corsaires<sup>263</sup>. C'est donc un atout stratégique pour la Couronne. La course devient un élément économique, politique et militaire qui relie l'État et les colons.

Ces circonstances expliquent en partie l'attrait de la course et ses retombées pour les habitants du port. Notons d'abord que plus d'une vingtaine de personnes remportent différents produits durant les enchères. Parmi eux se trouve un personnage particulièrement important dans la course à Plaisance, Nicolas Boitiers, dit Berrichon<sup>264</sup>. En effet, cet armateur est un des plus influents de Plaisance durant la guerre de Succession d'Espagne, en tant qu'un des principaux enchérisseurs et armateurs dans les différents procès-verbaux consultés dans le cadre de cette recherche<sup>265</sup>. Il s'allie à un autre armateur, Jean-Baptiste Genesis, dont le nom est aussi apparu dans la vente aux enchères<sup>266</sup>. Ces derniers, en plus de plusieurs autres, sont généralement engagés autant dans la pêche que dans la course, ils mènent les deux activités en parallèle afin de maximiser les profits<sup>267</sup>. La pêche et la course restent étroitement liées tout au long de l'existence de Plaisance, autant à travers leurs participants qu'à leur volume important dans l'économie même du port.

Comme le démontre la liste des participants aux enchères, d'autres habitants à Plaisance participaient indirectement à la course. Signalons d'abord ceux qui achètent de la marchandise à plus d'une enchère, soit le sieur Bérichon (marchand-armateur), le sieur Le Chevalier (armateur), M. Daccarette (armateur), le sieur Delort (armateur), le sieur Baptiste Genesis (inconnu) et M. Descouts (inconnu). Ils achètent tous des produits manufacturés durant les enchères (tissus, quincaillerie, vêtements, etc.) Trois femmes, à savoir Mme Dangeac, Mademoiselle Lacroix, et la

---

<sup>263</sup> Hiller, *op.cit.*, p.24.

<sup>264</sup> Landry, « Les activités de course dans un port colonial français », *op.cit.*, p.64.

<sup>265</sup> Son nom revient dans huit des procès-verbaux sur les 17 consultés. AN, Sous-série G5, Amirauté et Conseil des prises, « Procès-verbaux... », fo.229 ; 247 ; 259 ; 283 ; 296 ; 305 ; 322 ; 386.

<sup>266</sup> Il est également présent dans six des 17 procès-verbaux consultés. *Ibid.*, fo.229 ; 263 ; 297 ; 308 ; 323 ; 384.

<sup>267</sup> Landry, « Les activités de course dans un port colonial français », p.64.

veuve Hébert ont aussi obtenu des produits manufacturés lors des enchères. Bien qu'on ignore si elles agissaient en tant que représentantes de leur mari (dans le cas des deux premières) ou tuteurs, leur présence montre que les femmes participent pleinement à l'économie de la course à Plaisance. Non seulement des individus, mais aussi des institutions, dont l'hôpital, figurent parmi les acheteurs. Comme c'est la seule mention d'une telle institution dans les procès-verbaux examinés dans le cadre de ce mémoire, il n'est pourtant pas possible de savoir s'il s'agit d'un intérêt sporadique ou d'une implication régulière. Quoi qu'il en soit, les deux procès-verbaux démontrent que les habitants de Plaisance ont participé sous plusieurs aspects à la guerre de course, que ce soit en armant des vaisseaux ou en achetant les produits de cette activité.

La course est de toute évidence une activité qui peut s'avérer coûteuse pour les armateurs. Le prix demandé en frais de justice peut varier d'un procès-verbal à un autre en fonction de la grandeur de la cargaison, de sa valeur, du nombre de séances de déchargement, et la durée de l'entreposage, entre autres. Si on regarde les deux derniers procès-verbaux, faits durant la guerre de Succession d'Espagne, on peut examiner la répartition des coûts. D'abord, en 1711 le corsaire *Le Content* prend un vaisseau anglais qui est chargé uniquement de produits manufacturés (ferrailles, chaudières, ancres, etc.), et ce, en très grande quantité. Le tout s'est vendu pour 14 168 livres 16 sols, ce qui entraîne des frais de 236 livres 2 sols 11 deniers pour la caisse des Invalides et 1 377 livres 5 sols 4 deniers pour les droits de l'Amiral. La cargaison du second procès-verbal, *Le Saint-Jean*, fait en 1712, est plus diversifiée, contenant encore majoritairement des produits manufacturés, mais aussi plusieurs produits de base en nourriture et fournitures. Le tout s'est vendu pour 14 862 livres 10 sols, un prix similaire au premier. Cette vente engendre 247 livres, 14 sols 3 deniers pour la caisse des Invalides et 1434 livres 1 sol pour les droits de l'Amiral.

Les frais dus à la caisse des Invalides (quatre deniers par livre de profit) et les droits de l'Amiral (10 % de la valeur totale de la vente des prises) sont les seuls frais qui sont directement proportionnels à la valeur des ventes aux enchères. Plus la cargaison et le bâtiment pris rapportent à l'armateur, plus les frais à payer sont importants. Sur les 17 procès-verbaux, la valeur combinée des deux frais tourne entre 11 et 12 %. Les trois procès-verbaux qui ont la plus grande valeur de

revente en termes de marchandises sont ceux qui en nomment le plus<sup>268</sup>. Il semble donc que plus les marchandises sont diverses, surtout en produits manufacturés, plus le corsaire en retire un bon prix, qui ensuite garantit plus de profit à l'Amiral et une plus grande cotisation à la caisse des Invalides de la Marine. Les autres frais associés aux procédures de l'amirauté sont aussi proportionnels, non pas à la valeur de la marchandise, mais à son volume. Plus les marchandises sont en quantité importante, plus les frais de gardiennage et de magasinage sont importants, puisque les procédures demandent plus de temps<sup>269</sup>.

C'est une activité aux profits aléatoires. La prise du vaisseau Le Content est celle qui a rapporté le plus gros montant au moment de la vente et celle qui a engendré le plus de surenchère de toutes celles présentées jusqu'à maintenant, avec une vente s'élevant à 14 862 livres. Après avoir payé les différents montants nécessaires, le profit s'élève à environ 12 506 livres. La vente de la prise du Saint-Jean est presque aussi élevée que celle du Le Content. En termes de profit net, elle a rapporté environ 12 067 livres aux armateurs, après avoir soustrait les différents frais dus à l'amirauté et à l'amiral<sup>270</sup>. Il reste encore à diviser ce montant entre les armateurs qui ont participé à l'armement des deux corsaires, s'il y en a plus d'un, ainsi qu'avec les équipages, dont les parts ont déjà été préétablies avant le départ du vaisseau. Les deux corsaires, en l'espace de quelques jours que demandent les procédures, obtiennent un profit de plus de 12 000 livres, alors qu'un maître artisan en France peut faire aux alentours des 15 livres après deux à quatre jours de travail au milieu du XVIIe siècle<sup>271</sup>. On peut aussi comparer ce profit à une activité plus large, comme la pêche, qui rapporte entre 300 000 et 350 000 livres à Plaisance en 1691<sup>272</sup>. Le profit généré en quelques jours par les prises précédentes représente 25% du revenu annuel associé à la pêche.

Si on compare ces prix à ceux de procès devant la Prévôté, qui est une cour à laquelle tout le monde a accès, les frais de justice encourus par le jugement d'une prise sont

---

<sup>268</sup> AN, Sous-série G5, Amirauté et Conseil des prises, « Procès-verbaux... », fo.154 à 171 ; 220 à 242 ; 368 à 393.

<sup>269</sup> *Ibid.*, fo.252 à 268 ; 352 à 367.

<sup>270</sup> Ces chiffres ne sont rien de plus qu'une approximation grossière afin de donner une idée du montant d'argent que pouvait signifier la vente d'une prise. Le convertisseur utilisé est le suivant : <https://convertisseur-monnaie-ancienne.fr>

<sup>271</sup> Julie Hardwick. *Family Business: Litigation and the Political Economies of Daily Life in Early Modern France*. Oxford: Oxford University Press, 2009, p.64

<sup>272</sup> Landry, « Les activités de course dans un port colonial français, » *op.cit.*, p.56

proportionnellement moins importants que ceux exigés par le tribunal civil, avec en moyenne 37 % des frais totaux alloués aux frais de justice pour la Prévôté de Québec contre 31 % pour l'amirauté de Plaisance<sup>273</sup>. La moyenne établie pour l'amirauté est fondée sur les 15 procès-verbaux qui donnent le détail de tous les frais de justice que les armateurs doivent payer. Le calcul de cette moyenne exclut les frais externes et les paiements dus à la caisse des Invalides et le receveur des droits de l'Amiral. Comme seulement 15 procès-verbaux sur les 102 réponses de l'Amiral concernant Plaisance sont disponibles, cette moyenne ne sert que ligne directrice pour tenter de comparer les prix de plusieurs cours de justice dans les colonies.

Notre présentation du procès des prises a révélé que plusieurs frais sont ajoutés à ceux exigés par l'amirauté, par exemple les frais de gardiennage, de magasinage, d'interprète et de déclaration de bonne prise. Il semble évident que ces frais supplémentaires associés à la course rendent plus dispendieuse cette justice particulière, qui n'a pas grand-chose à voir avec les procédures des cours ordinaires.

Qui sont ceux qui font appel aux cours de justice ? Présenter les prix ne suffit pas, il faut aussi savoir qui peut se permettre d'intenter un procès dans les colonies, afin de voir s'il y a une impossibilité sociale d'accéder au système judiciaire. Dans le cas de la Prévôté, qui est toujours notre cours de comparaison, John A. Dickinson divise ses données en 10 groupes distincts : les paysans, les artisans, les métiers de l'alimentation, les marins, les marchands, les professions libérales — fonctionnaires, les seigneurs — bourgeois, les gens d'Église, les militaires et les domestiques. De 1715 à 1720, les plus gros demandeurs sont les marchands, avec 348 procès (18 %), alors que les plus gros défendeurs sont les artisans avec 526 procès (28 %). Ces derniers sont également ceux qui comparaissent le plus au total, demandeurs et défendeurs confondus, avec 860 procès (23 %) <sup>274</sup>. Les professions les plus communes sont donc celles associées au domaine urbain, l'éloignement justifiant en partie le manque de représentation du monde rural <sup>275</sup>. L'amirauté ne fait pas exception à ce portrait, comme nous le verrons dans le chapitre trois.

---

<sup>273</sup> Dickinson, *op.cit.*, p.90.

<sup>274</sup> Dickinson, *op.cit.*, p.162.

<sup>275</sup> *Ibid.*, p.142.

## 2.4 Les réponses de l'amiral : le développement de l'amirauté de Plaisance

Le développement du jugement des prises dans les colonies se fait de façon un peu précipitée avec la guerre de Succession d'Espagne. La nécessité pour les colonies de faire preuve d'autonomie devient rapidement un enjeu important autant pour l'État que pour les corsaires.

Comme mentionnée précédemment, les prises étaient déjà jugées avant l'instauration de l'amirauté à Plaisance, étant ramenées au port de la colonie pour être jugées par les autorités. Dans le cas de la sous-série G5, l'autorité est représentée par le gouverneur. L'institutionnalisation des jugements des prises à partir du début du XVIII<sup>e</sup> siècle influence la relation qu'entretiennent les gouverneurs coloniaux et les juges d'amirauté. Le but de cette section est ainsi de montrer comment l'instauration des amirautés a eu un impact sur le jugement des prises, en commençant par souligner les nuances entre les procédures faites par les gouverneurs et celles faites par les lieutenants généraux, avant de poursuivre avec l'impact politique que le développement de la course a pu avoir sur les effectifs officiels des colonies, en la personne des gouverneurs et des lieutenants généraux des amirautés.

### 2.4.1 L'instauration des amirautés coloniales : une décision forcée par les corsaires ?

Il y a quelques différences entre les procédures coloniales et métropolitaines qui permettent d'affirmer que les amirautés des colonies françaises se sont approprié et ont transformé une partie des règlements imposés par l'Ordonnance de 1681. En premier lieu, nous avons la « bonne prise provisoire », qu'on a explorée dans le chapitre 1 et en second lieu, nous avons les prises qui ont été confisquées par l'Amiral. L'instauration de l'amirauté en 1702 marque un changement qui permet de comparer ces deux facettes du jugement des prises par Plaisance, où en premier les procédures sont plus ou moins respectées à la lettre et en second, sont adaptées à l'environnement colonial.

D'abord, des jugements sont rendus selon les exigences de l'Ordonnance de la Marine de 1681 bien avant l'arrivée des amirautés coloniales. Seulement, un tel règlement ne fait pas l'affaire des corsaires lorsque les prises sont faites dans la partie ouest de l'Atlantique, à plusieurs semaines de voyage des ports français, surtout lorsque les marchandises sont périssables. Il n'est pas du tout

rentable pour les armateurs, qui dépensent l'équivalent d'une fortune à chaque armement, comme vu dans les procès-verbaux, d'attendre que leurs prises soient ramenées en métropole. Surtout que durant le long voyage, certaines marchandises périssables peuvent être perdues.

Dans les colonies, l'intendant s'occupait du jugement des prises avant la mise en place de l'Amirauté, mais nous avons vu que les gouverneurs rendent également des jugements dans les réponses de l'Amiral. Ainsi, dès 1693, il y a un jugement rendu par Brouillan, gouverneur de Plaisance, concernant la prise de deux vaisseaux, *La Fortune* et un navire dont le nom n'est pas précisé dans le document, par *L'Aventurière* de La Rochelle. Le premier rapport de prise date du 1er décembre, déclarant que la prise a été faite dans la rivière de New York le 22 octobre précédent. La prise est de nationalité anglaise, faisant chemin de Boston vers New York. La vente a généré 5492 livres aux enchères, dont 549 sont payées au profit de l'Amiral. La réponse de l'amiral date du 28 mai 1697, soit 3 ans, 5 mois et 27 jours après le début de la procédure et déclare la prise bonne. L'exécution du jugement est confiée à Brouillan. Celui-ci n'a certainement pas attendu trois ans avant de procéder à la vente de la prise avec son chargement pour en remettre le profit à l'armateur. Selon les informations fournies par ces réponses de l'Amiral, il semble que la procédure décrite précédemment soit suivie comme il se doit, en prenant la déclaration du capitaine décrivant la façon dont les prises ont été faites et dans quelles conditions, le procès-verbal des bâtiments, leur inventaire, l'apposition des scellés ainsi que l'appointement d'un gardien<sup>276</sup>. Nous avons d'autres exemples qui montrent ce respect des procédures<sup>277</sup>.

Dans ces réponses de l'Amiral, la mention d'une « bonne prise provisoire » n'apparaît jamais, contrairement aux documents rédigés plus tard durant la guerre de Succession d'Espagne. Pourtant, comme mentionné ci-haut, un arrêt du 9 mars 1695 autorise les intendants et conseillers des îles de l'Amérique française à rendre des jugements provisoires afin d'accélérer le processus de jugement des prises et aider l'Amiral dans sa tâche. Toutes les prises qui datent de ces années sont déclarées bonnes plus tard par l'Amiral. À Plaisance, le gouverneur bénéficie de ce jugement provisoire, même s'il n'est pas mentionné dans les réponses de l'Amiral, tout autant que lieutenant

---

<sup>276</sup> AN, Série G5, Amirauté et Conseil des prises, fo.519.

<sup>277</sup> *Ibid.*, fo.523 ; 518.

général de l'amirauté en bénéfice après 1702. Tout comme pour les gouverneurs, les juges procèdent aux ventes aux enchères bien avant d'avoir reçu le jugement final de l'amirauté, ce qui montre une certaine continuité dans la façon de faire avant et après la mise sur pied de l'amirauté.

La croissance de la course et du nombre des prises a encouragé l'institutionnalisation de leur jugement. Il est à noter que l'intendant Champigny demande aussi tôt que 1699 l'instauration d'une amirauté à Québec. Un lieutenant général est même choisi, Paul Dupuy de Lislois, mais sa lettre de commission n'est jamais enregistrée au Conseil Souverain<sup>278</sup>. L'État est mis devant le fait accompli, les corsaires ayant déjà pris sur eux pour faire juger leurs prises dans les colonies. Lorsque la Couronne autorise l'instauration de l'amirauté de Plaisance en 1702, elle répond à une certaine pression de la part des corsaires qui font déjà affaire dans les colonies. Le 12 janvier 1717, une décision royale ordonne l'instauration d'une amirauté dans tous les ports coloniaux, à l'exception de la brève existence de celle de Plaisance, qui existe de 1702 à 1713. Ces cours, nous l'avons vu, imitent les amirautés métropolitaines, mais sont également similaires aux cours de vice-amirauté anglaises créées pour gérer la piraterie et la contrebande<sup>279</sup>.

La nuance entre les procédures faites avant 1702 et après est la mention de bonne prise provisoire, qui apparaît, en l'occurrence, à partir de 1706, toujours ou presque sous la forme suivante : « declare de bonne prise provisoire ledit bâtiment et sa cargaison pour estre vendus au profit de qui par nous sera definitivement ordonné...<sup>280</sup>» Bien que cette mention ne soit pas systématiquement relevée dans les archives du Conseil des prises, comme vu dans le chapitre 1, elle revient toutefois assez régulièrement pour qu'on puisse supposer que cette pratique est courante<sup>281</sup>. Dans le cas des amirautés métropolitaines, l'article 27, titre 9 de l'Ordonnance de la Marine prévoit que les marchandises périssables peuvent être vendues avant l'approbation du Conseil des prises, mais le profit de cette vente doit être conservé jusqu'au jugement final de

---

<sup>278</sup> Arnaud Decroix & al., *Les tribunaux et l'arbitrage en Nouvelle-France et au Québec de 1740 à 1784*, Montréal: Éditions Thémis, 2012, p.136.

<sup>279</sup> Houllemare, *op.cit.*, p.12.

<sup>280</sup> AN, Sous-série G5, Amirauté et Conseil des prises, fo.594.

<sup>281</sup> Pour l'utilisation de cette cause, voir *Ibid.*, fo.592 ; 614 ; 616 ; 618 ; 622 ; 624 ; 626 ; 628 ; 630 ; 632 ; 644 ; 646 ; 650 ; 655 ; 662 ; 664 ; 666 ; 669 ; 673 ; 693 ; 776 ; 779 ; 780 ; 781 ; 783 ; 785 ; 786 ; 787.

l'Amiral<sup>282</sup>. Selon Javillier, l'appropriation du jugement des prises par les amirautés métropolitaines est systématiquement censurée par le Conseil des prises<sup>283</sup>, ce qui suggère qu'ils ne pouvaient pas procéder à la vente des marchandises et du vaisseau pris avant le jugement de l'Amiral.

Le cas des confiscations des prises au profit de l'Amiral est le second aspect qui semble spécifique aux colonies. Il s'agit de prises qui sont jugées bonnes par l'Amiral, mais qui sont confisquées puisqu'elles ont été faites en ne respectant pas certaines obligations légales ordonnées par l'Ordonnance de 1681. Sur les 24 documents datant d'avant 1702, aucun ne mentionne une confiscation. En fait, la première confiscation concerne la prise *Le Richard* faite par le *Saint-Pierre*, déclarée le 27 mai 1704. Le déroulement de la prise s'est fait légalement, mais le *Saint-Pierre* n'est pas doté d'une commission accordée par l'amiral, mais est plutôt doté d'une commission en guerre délivrée par le gouverneur de Plaisance, ce qui est illégal. La confiscation est déclarée le 25 janvier 1706, soit 1 an 7 mois et 26 jours plus tard<sup>284</sup>. Le 30 août 1706 est déclarée la prise anglaise du *Le Chêne Vert*, faite le 28 août et chargée de vivres. La prise est toutefois faite sans commission, alors elle est également officiellement confisquée au profit de l'Amiral le 7 février 1707, soit 5 mois et 8 jours plus tard. L'année qui connaît le plus de confiscations est celle de 1708, avec neuf confiscations, dont deux sanctionnant des prises faites sans commission et sept, des prises faites sous commission du gouverneur. La pratique selon laquelle le gouverneur émet une commission à un corsaire, et ce, après l'instauration de l'amirauté, met en relief les rapports de pouvoir entre ce dernier et le lieutenant-général de l'amirauté. Voilà le sujet abordé dans la prochaine section.

#### 2.4.2 Gouverneurs et juges : rivalités ou coexistence ?

Tout comme les grandes lignes des procédures dans les colonies suivent celles dans la métropole, un autre aspect qui se transpose d'un contexte à l'autre est la rivalité entre les différents administrateurs et agents officiels de la colonie. En effet, si les intendants sont en principe

---

<sup>282</sup> *Ordonnance de la Marine, op.cit.*, p.345.

<sup>283</sup> Javillier, *op.cit.*, p.53.

<sup>284</sup> AN, Sous-série G5, Amirauté et Conseil des prises, fo.585.

responsables de rendre les jugements en l'absence de l'amirauté, on a pu voir que les gouverneurs en émettent aussi. Une fois les amirautés créées, le gouverneur et l'intendant perdent de leur pouvoir judiciaire. Quelle est alors la nature des relations entre ces officiers ? Des tensions se voient à travers la correspondance ainsi que les délibérations du Conseil des prises. Dans sa correspondance avec le ministre, le lieutenant général La Garenne se plaint régulièrement des mauvais traitements que lui inflige Jean de Monic, gouverneur, qui lui met des bâtons dans les roues pour rendre ses jugements : « des certificats et attestations des peines et troubles que m'a causé M. de Monic, je supplie très humblement Votre Grandeur [de] me promettre de lui faire un détail succinct de son procès à mon égard...<sup>285</sup>» Il demande alors au ministre de rappeler au gouverneur sa propre juridiction.

Un autre exemple des tensions entre les gouverneurs et les juges est l'émission par les premiers de commissions en guerre, comme on vient de voir. Selon l'Ordonnance de la Marine de 1681, seul l'Amiral de France peut émettre de telles commissions. Ce dernier aspect est intéressant puisqu'il semble que les gouverneurs aient commencé à distribuer des commissions en guerre à certains corsaires bien avant l'instauration des amirautés, pensant s'assurer ainsi le dixième du profit normalement dû à l'Amiral (ils avaient peut-être aussi investi dans ces activités de course). Une telle pratique est d'ailleurs adressée par le Conseil de la Marine le 12 février 1698 : « A été représenté que depuis la mort de M. de Baufort<sup>286</sup> les Gouverneurs des Isle de l'Amérique et de Canada se estoient mis en possession de donner des commissions pour armer en course et de recevoir le dixième des prises qui estoient menées audist Isles<sup>287</sup>». Un arrêt du 14 mars 1695 interdit une telle pratique, réitérée le 28 novembre 1696. Cet arrêt dicte que le dixième de tout profit issu de la vente des prises faites par des corsaires armés aux îles de l'Amérique, depuis le jour de l'enregistrement de l'arrêt du 14 mars 1695 au conseil souverain de la Martinique, sera remis au receveur des droits de l'amiral. Ce n'est toutefois que le 23 janvier 1706 qu'un arrêt du Conseil d'État du Roi ordonne la confiscation au profit de l'amiral de toutes les prises qui sont

---

<sup>285</sup> BAC, Fonds des Colonies, Série C11C, Correspondance générale ; Amérique du Nord. Durand de La Garenne au ministre. Peines et troubles que..., 7 novembre 1702, p.2.

<sup>286</sup> François de Vendôme, duc de Beaufort. Grand maître, chef et surintendant général de la navigation, de 1665 à 1669.

<sup>287</sup> AN, Sous-série G5, Amirauté et Conseil des prises, fo.406.

faites sans sa commission<sup>288</sup>. La répétition de l'interdiction à plusieurs reprises montre combien il est difficile de faire respecter les droits de l'Amiral. C'est seulement par sanction expresse qu'on arrive à se faire sentir son autorité. Ce n'est alors pas une coïncidence que la prise *Le Richard*, faite par *Le Saint-Pierre* sous la commission du gouverneur est confisquée, deux jours après l'arrêt de 1706. L'amiral tente de resserrer les rênes :

Nous en vertu du pouvoir a nous attribué a cause de notre d. charge d'amiral avons confisqué et confisquons a nôtre proffit, led batiment Le Richard Marie, ensemble les marchandises de son chargement et en consequence ordonnons que le tout sera vendu en la maniere accoutumée si fait n'a esté, et le prix remis au Receveur de nos droits<sup>289</sup>.

Toutefois, comme de tels exemples de confiscations continuent d'apparaître durant le XVIII<sup>e</sup> siècle, il est probable que ce problème ne se soit jamais vraiment réglé et que les gouverneurs des colonies ont continué d'émettre des commissions en guerre. Les pouvoirs du gouverneur et du juge de l'amirauté se confrontent, chacun voulant renforcer le sien en dépit de l'autre. On peut supposer que les juges ne permettent pas aux gouverneurs de s'approprier une partie du processus de jugement des prises, par exemple en émettant des commissions en guerre, leur enlevant ainsi une chance de faire du profit sur la guerre de course. Les gouverneurs ont toutefois l'avantage de pouvoir former des alliances lucratives avec les marchands et les capitaines corsaires<sup>290</sup>. L'implication des administrateurs dans les activités économiques des colonies n'est après tout pas particulière à la course, puisque nous savons que les gouverneurs de Québec, par exemple, avaient tendance à participer à la traite des fourrures.

Dans ce chapitre, nous avons donc vu que le fonctionnement de l'amirauté de Plaisance semble avoir somme toute suivi de près celui des amirautés métropolitaines, les procédures sont très similaires. Les étapes exigées par l'Ordonnance de la Marine de 1681 sont presque systématiquement présentes dans les réponses de l'Amiral analysées. Nous avons également pu faire ressortir les éléments qui montrent l'adaptation des juges des amirautés au contexte colonial, surtout avec l'utilisation de la « bonne prise provisoire », qui leur donne alors un pouvoir décisionnel théoriquement plus grand que celui des amirautés métropolitaines et la validation

---

<sup>288</sup> *Ibid.*, fo.585.

<sup>289</sup> *Ibid.*, fo.585.

<sup>290</sup> Landry, « La course dans un port colonial français », *op.cit.*, p.79.

tardive de l'Amiral qui ne semble être qu'une formalité. Finalement, nous avons brièvement exploré la question de la concurrence entre les juges des amirautés et les administrateurs coloniaux, concurrence qui se traduit entre autres par l'émission par les gouverneurs de commissions en guerre, droit réservé à l'Amiral et mis en œuvre par les amirautés. Mais les amirautés ne sont pas seulement responsables du jugement des prises ramenées par les corsaires. Elles sont en fait responsables de tout ce qui touche la vie maritime du port où chacune se situe. Dans le cas des amirautés coloniales, quelle est l'importance de la course dans l'ensemble des activités judiciaires des amirautés ?

## CHAPITRE 3 — LA COURSE : UNE ACTIVITÉ PARMIS TANT D'AUTRES DANS LES AMIRAUTÉS COLONIALES ?

### 3.1 L'activité des amirautés coloniales : un portrait statistique sommaire

Les ports de Québec, Plaisance et Louisbourg offrent plusieurs possibilités de recherche lorsqu'on se penche sur les différents types de procès et documents conservés des amirautés. Comme la présente recherche ne vise pas à faire l'analyse en profondeur des activités des amirautés coloniales, tous les procès recensés dans les tableaux qui seront présentés dans ce chapitre ne feront pas l'objet d'une analyse. Afin de bien situer l'importance de la course dans le travail des amirautés coloniales, seulement les deux ou trois types de procès ou documents les plus communs propres à chaque port seront analysés de près, selon leur sujet et leur déroulement.

Pour dresser un portrait statistique des types de procès dont l'amirauté s'occupe, il a d'abord fallu vérifier si les procédures avaient bel et bien été menées par l'amirauté. Il n'est pas toujours aisé d'en faire la démonstration en ce qui concerne le fonds d'archives de Plaisance, puisque les documents n'identifient quelles cours les a produits, par exemple à travers une formule officielle comme suit : ci-dessus notariés par l'amirauté/le Conseil Souverain de... Comme expliqué dans l'introduction du mémoire, on a trié les résultats concernant Plaisance en saisissant le mot clé « amirauté ». Une fois les documents pertinents identifiés ou choisis, nous les avons classés en neuf catégories relativement faciles à gérer dans le cadre de cette recherche, en nous servant de mots clés décrivant le contenu général de chaque document afin de les trier rapidement. Les catégories présentées dans le tableau suivant sont celles les plus communes à Plaisance et Québec, dont les documents se ressemblent le plus.

Tableau 3.1 - Les catégories des documents notariés de Plaisance, Québec et Louisbourg	
Course	affrètement chartes-parties

	rôle d'équipage
Ventes	marchandises vaisseaux parts de vaisseaux
Dettes et quittances	
Maison/habitations/terrains	ventes locations litiges
Mariage	contrats de mariage
Testaments et successions	litiges succession de biens nomination de gardien
Protêt	
Procuration	
Bateau	contrat d'engagement rôle d'équipage affrètement

Certains documents n'ont pas pu être catégorisés selon le tableau précédent. Il s'agit de ceux dont la provenance n'a pas pu être déterminée vu le manque d'information disponible ou tout simplement des cas trop uniques, qui ne se jumellent pas aux autres catégories. Plutôt que de les intégrer dans les statistiques utilisées dans ce chapitre, nous avons préféré les rassembler dans une catégorie « autre <sup>291</sup>».

D'un port à l'autre, certaines catégories sont un peu différentes en raison du caractère particulier des activités de chaque port. Dans l'analyse suivante, certains ports auront donc des catégories de plus ou de moins dans l'analyse statistique de leurs activités, afin de bien représenter le portrait global de l'amirauté spécifique au port. Ainsi, certains types de procès sont beaucoup plus fréquents dans un port que dans un autre, comme il en sera discuté plus loin dans le chapitre. Il faut également préciser que les documents ont été classés individuellement, c'est-à-dire que si par exemple un procès sur la vente d'une marchandise s'étale sur quatre documents, les quatre documents ont été comptés. La raison de ce choix est que ce qu'on veut voir, c'est le temps alloué à chaque type de procès et le nombre de documents créés à cet effet plutôt que le nombre total de procès. Certains d'entre eux sont plus courts ou n'ont pas survécu alors que d'autres sont plus longs, mais ne se sont pas rendus jusqu'à nous dans leur totalité. Il a donc été jugé préférable de se contenter de classer les documents en eux-mêmes plutôt que de tenter de reconstituer les procès du début à la fin. Il est en effet important de mentionner que certains procès ou documents sont incomplets. Dans certains cas, c'est le début du procès qu'il manque et il n'y a que la résolution, alors que dans d'autres, le début comme la fin manque, ce qui ne laisse comme information que le sujet même du procès. Tous les documents ont été pris en compte, autant les procès que les documents légaux d'enregistrement, de déclaration ou de réclamation, en passant par les procédures légales dont les amirautés étaient responsables.

---

<sup>291</sup> Toutes les catégories sont évidemment sujettes à mon jugement et certains documents auraient pu se retrouver dans d'autres catégories. Ce classement est propre à la présente recherche et n'est qu'une proposition pour les recherches à venir sur les amirautés qui pourraient s'en inspirer pour en approfondir les conclusions.

### 3.1.1 Plaisance, Québec et Louisbourg : des activités représentatives de leur réalité

Comme l'on a déjà vu, Plaisance est le premier port doté d'une amirauté. C'est aussi celui où l'institution a duré le moins longtemps en raison de la perte de la colonie en 1713. Plaisance n'en demeure pas moins pertinente pour explorer les activités des amirautés coloniales au XVIII<sup>e</sup> siècle puisque ce port a l'avantage d'avoir été instauré presque par nécessité avec l'intensification de la guerre de course dans l'Atlantique Ouest, alors qu'il devenait impératif de pouvoir traiter le plus rapidement possible des prises qui se faisaient de plus en plus nombreuses.

Pour Plaisance, environ 700 documents ont été catégorisés selon les catégories générales présentées précédemment en plus des 102 réponses de l'Amiral présentées dans le chapitre un. Il a fallu ajouter la catégorie « pêche ». Les catégories « pêche » et « bateau » n'ont pas été compilées ensemble lorsqu'il était possible de déterminer avec certitude qu'un document faisait référence à la pêche. Si on inclut la catégorie « autres » dans le calcul, il y a 11 types de procès. Présentons d'abord une vue d'ensemble des statistiques simplement avant de les analyser de plus près.

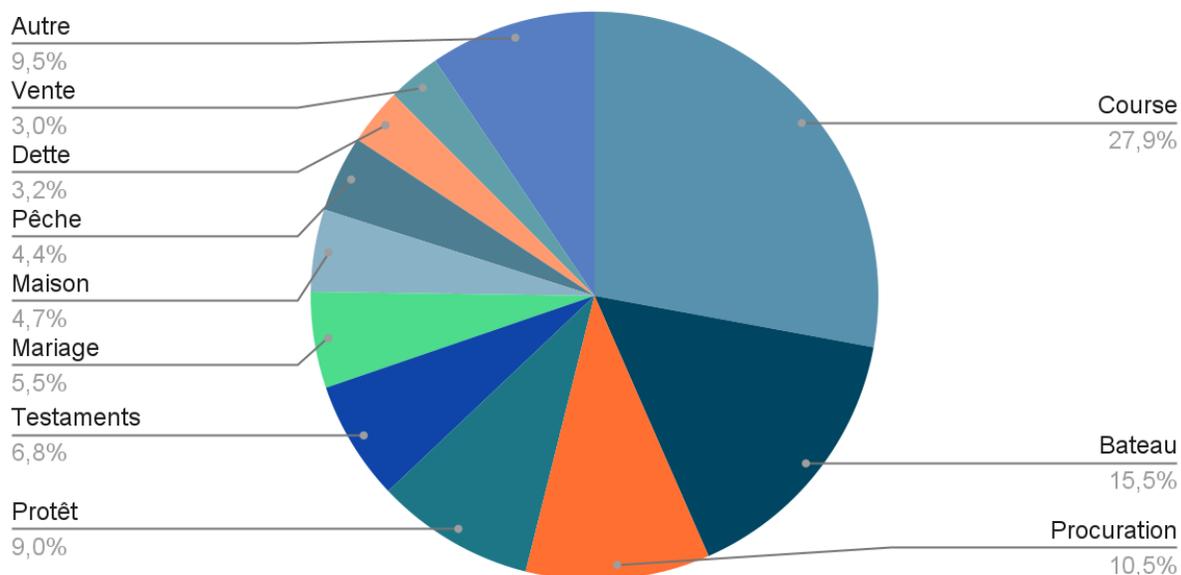
En observant le graphique 3.1, on peut voir que les activités de la course sont relativement importantes dans le quotidien de l'amirauté, avec un peu plus d'un quart du total des documents. Mais on peut également voir que si notre compilation est un tant soit peu représentative, l'amirauté de Plaisance s'occupe surtout d'affaires maritimes autres que la course, notamment celles tombant sous la rubrique « bateau » (rôle d'équipage, frètement, engagement, etc.). Ensuite, nous avons la catégorie « procuration<sup>292</sup> » qui ressort également en nombre appréciable. Toutes les autres catégories sont beaucoup moins importantes, représentant moins de 6% pour la plupart les activités de l'amirauté. On peut supposer que comme la plupart d'entre elles, à l'exception de la pêche, ne concernent pas des activités maritimes, ce sont plutôt des activités marginales que les officiers de l'amirauté traitent à temps perdu.

---

<sup>292</sup> Acte écrit qui constate un mandat et en fixe les limites.

### Graphique 3.1

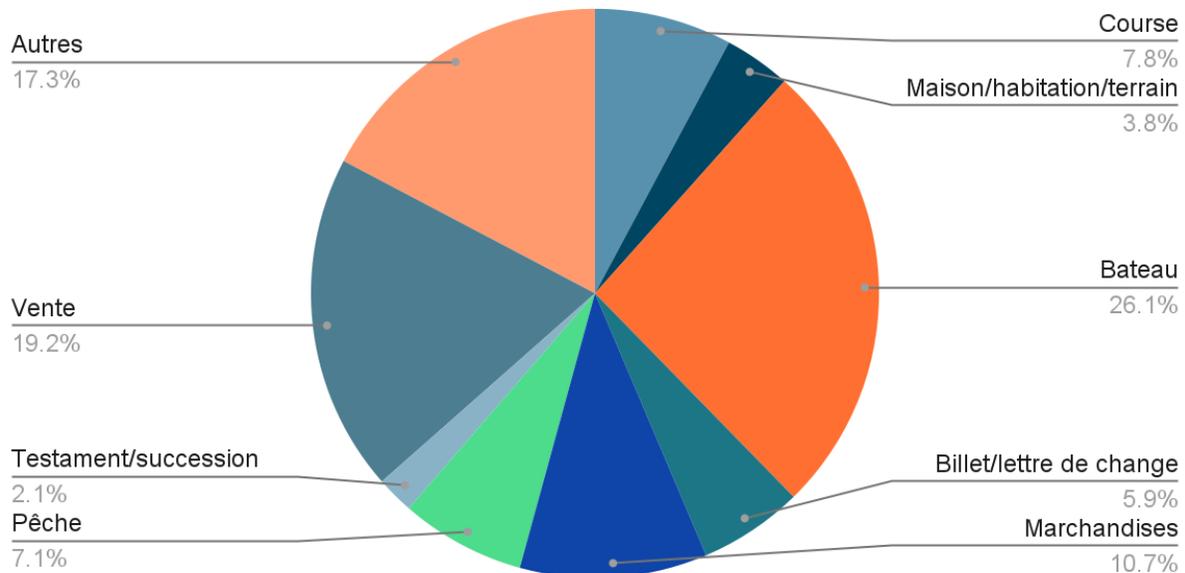
Catégories de documents notariés à Plaisance, 1700-1719



À la lumière du travail de son amirauté, les activités du port de Québec semblent moins axées sur la course que celles de Plaisance. Moins de catégories de procès ont été répertoriées que pour Plaisance ; nous n'en avons retenu que huit pour l'amirauté de Québec (neuf y compris « autres »). Les chiffres sont très différents de ceux comptabilisés à Plaisance. Comme le montre le graphique 3.2, sur les quelque 400 documents consultés (les 10 réponses de l'Amiral compris), la catégorie la plus importante est celle des bateaux, comptant pour plus du quart du total. Ensuite viennent les ventes avec 19 % et en troisième place viennent les marchandises avec 11 %. La course, qui était de loin la plus importante activité du port de Plaisance, n'arrive qu'en cinquième place, ne représentant que quelque 8 % de l'ensemble des documents répertoriés. La tendance qui semble se maintenir d'un port à l'autre pour l'instant est l'importance des procédures relatives à l'organisation des voyages, c'est-à-dire, les armements des bateaux et, surtout, divers différends entre matelots et capitaines.

## Graphique 3.2

Catégories de documents notariés à Québec, 1741-1760



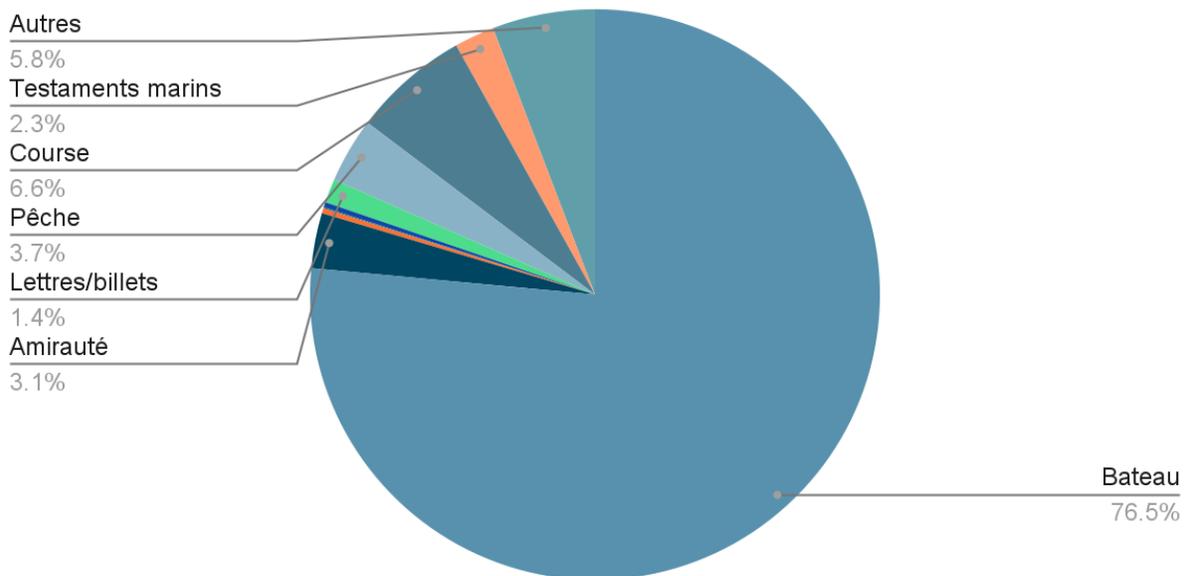
On s’attendrait à ce que l’activité de l’amirauté de Louisbourg reproduise assez fidèlement celle du tribunal de Plaisance, port que la forteresse de l’île Royale avait après tout remplacé dans la foulée du traité d’Utrecht. Pourtant, la réalité est légèrement différente. Alors que dans le cas de Québec et, dans une moindre mesure, dans celui de Plaisance on a pu voir une certaine présence des documents qui ne traitent pas de sujet maritime (« autre »), moins de 6% des documents de Louisbourg correspondent à cette catégorie, soit les mariages, les documents concernant des habitations, les correspondances, etc. Il a également fallu ajouter une catégorie qui n’a pas été retrouvée dans les deux autres amirautés, soit tous les documents qui appartiennent aux ordonnances et règlements enregistrés par l’institution, nommée simplement “amirauté.”

Les résultats statistiques de Louisbourg, qui porte sur le demi-siècle allant de 1718 à 1758 avec un corpus de 1402 documents, sont intéressants puisque 77% des documents concernent la marine, soit 1076 documents, alors que pour Plaisance, c’est 48% et Québec, 41%, ce qui place Louisbourg largement en avant de ses comparses. 257 de ces 1076 documents concernent des lettres de change (24%) et 253 concernent le commerce et le cabotage (24%). Nous avons vu que les autres catégories non maritimes présentes pour Plaisance et Québec représentent moins de 10%

du total des documents consultés, ce qui fait sortir Louisbourg du lot. À noter, la présence marginale de la course dans cet échantillon de documents (près de 7 % du total).

### Graphique 3.3

Catégories de documents du fonds de l'amirauté de Louisbourg, 1718-1758



#### 3.2 La diversité des activités des amirautés coloniales

Que penser de tous ces chiffres à présent ? Premièrement, les trois types de documents qui ressortent le plus souvent pour Plaisance sont ceux concernant la course, les navires et les procurations. La course arrive première, l'amirauté étant instaurée officiellement au début de la guerre de Succession d'Espagne justement pour aider les armateurs et l'équipage corsaire à faire traiter leur prise plus rapidement par les amirautés et en tirer un profit une fois le jugement final du Conseil des prises rendu. On peut certainement affirmer que la guerre maritime qui sévit alors fait que le principal travail de l'amirauté de Plaisance est bel et bien de s'occuper des procédures entourant la course. Composée d'un lieutenant, d'un procureur, d'un greffier et d'un ou deux huissiers, l'amirauté accorde les congés ou les permis de voyage, contrôle les papiers des capitaines à leur arrivée au port et vérifie l'état et les papiers en règle des bâtiments qui quittent ou arrivent à Plaisance, comme nous l'avons vu dans le chapitre un.

Il faut comprendre l'importance politique, commerciale et géographique que Plaisance prend pendant ce conflit. Vers la fin du XVII<sup>e</sup> siècle, avec la guerre de la Ligue d'Augsbourg, Plaisance se démarque comme relais important de la protection du commerce, en particulier de la pêche. Vers le milieu du XVII<sup>e</sup> siècle, le port terre-neuvien permet à la France d'affirmer ses droits sur une partie des côtes de l'île pour y installer ses sécheries de poisson<sup>293</sup>. Protéger ces droits devient d'autant plus important avec l'installation des Anglais plus loin sur la côte, par exemple avec la colonie de St-John's. Ce n'est qu'à partir des années 1690 que de vrais efforts sont faits pour renforcer la présence militaire à Plaisance, permettant ainsi à la colonie de mieux accomplir son rôle qui consiste à accueillir des navires l'été, à protéger la route vers Québec et à menacer l'existence des colonies anglaises à Terre-Neuve<sup>294</sup>. La course à Plaisance s'insère donc dans un contexte particulier, celui du développement du commerce maritime français au tournant du XVIII<sup>e</sup> siècle et l'intensification des rivalités franco-anglaises.

Il reste que la course ne mobilise les officiers de l'amirauté qu'une partie du temps; les dossiers relatifs aux autres facettes de la juridiction sont bien plus nombreux. D'où la présence en deuxième place de la documentation relative à tout ce qui touche aux navires (du salaire promis aux matelots au moment de l'engagement au déchargement des marchandises, en passant par les frais de radoub et d'affrètement obligatoires)<sup>295</sup>. Le nombre élevé de traces archivistiques de cet aspect de l'activité des tribunaux coloniaux est prévisible, se situant après tout au cœur du mandat des amirautés. Il importe néanmoins de préciser que certains des documents que nous avons dans la catégorie « bateaux » relèvent peut-être de la catégorie « pêche », mais faute de détails, nous n'avons pu les mettre à part. Rappelons que dans le cas de Plaisance, protéger en particulier le commerce de la pêche qui emploie la plupart des habitants en tant que marins prend encore plus d'importance alors que les Anglais et les Français sont en guerre<sup>296</sup>. Les documents notariés concernant la navigation à Plaisance ne spécifient pas toujours la raison derrière l'affrètement d'un vaisseau ou l'engagement d'un équipage, à savoir si ces derniers se destinent à la pêche ou à

---

<sup>293</sup> Landry, *Plaisance, Terre-Neuve, op.cit.*, p.9.

<sup>294</sup> *Ibid.*, p.10.

<sup>295</sup> BAC, Fonds des colonies. Série G3. Notariat de Terre-Neuve. MG1-G3, F-640 (2 novembre 1708) ; MG1-G3, F640 (6 décembre 1709) ; MG1-G3, F-700 (17 avril 1713) ; MG1-G3, F-644 (1 septembre 1711).

<sup>296</sup> Landry, *Plaisance, Terre-Neuve, op.cit.*, p.25.

d'autres activités commerciales comme la traite ou le transport de marchandises. On peut toutefois supposer que comme le port est principalement tourné vers la pêche<sup>297</sup>, une partie de ces documents au moins concernent cette activité.

Les deux premières catégories représentent presque la moitié des activités de l'amirauté. En ce qui concerne la troisième catégorie, il est plus difficile de tirer des conclusions. En effet, bon nombre de documents prennent acte d'une procuration accordée à une personne par une autre, sans nécessairement préciser la portée de cette délégation de pouvoir, à savoir si elle concerne toutes les activités de la personne ou seulement une partie et surtout, si ces activités sont maritimes ou non. La pratique de donner procuration est courante à l'époque, surtout pour le commerce intercolonial<sup>298</sup>. Dans le cadre de la course également, il s'agit de nommer un procureur pour qu'il agisse en place de l'armateur ou du corsaire absent. Louis de Foulquy, bourgeois et marchand de Saint-Jean-de-Luz et commandant du corsaire *La Catherine*, nomme le propriétaire du vaisseau Jean de Jaldaye comme procureur. Ce dernier pourra signer tout acte, contrat et autre document en la personne de Foulquy. D'autres matelots de ce corsaire nomment également des procureurs pour gérer leurs affaires en raison du danger et de l'incertitude de leur activité<sup>299</sup>. Comme une bonne partie des marchands qui trafiquent à Plaisance proviennent des ports de France<sup>300</sup>, on peut supposer que l'acte de nommer un procureur est assez courant pour pallier les nombreuses absences de ces métropolitains.

Passons maintenant à l'amirauté de Québec, dont l'activité se caractérise par l'importance des catégories relatives aux navires, aux ventes et aux marchandises. Encore une fois, les documents notariés répertoriés dans la catégorie « bateau » sont nombreux, puisqu'ils concernent, rappelons-le, tout ce qui entoure le bon fonctionnement des navires, des contrats d'engagement des marins aux politiques d'affrètement des armateurs. Un des procès les plus fréquents est celui intenté par un marin qui réclame son salaire en vertu du contrat d'engagement signé avec l'armateur. C'est le cas par exemple de Joseph Lacombe, qui réclame ses 70 livres de gages ainsi

---

<sup>297</sup> *Ibid.*, p.77.

<sup>298</sup> Landry, « Les activités de course », *op.cit.*, p.65.

<sup>299</sup> *Ibid.*, p.66.

<sup>300</sup> Landry, *Plaisance, Terre-Neuve*, *op.cit.*, p.27.

que son transport en France, selon son engagement<sup>301</sup>. Nous avons aussi trouvé des cas de mauvais traitements. Pierre Brous réclame ses gages et un congé de la part du capitaine Jacquelin du navire *Le Gapigniant* pour cause de mauvais traitements<sup>302</sup>. Dès que la Marine française prend de l'expansion, ce qui se fait d'ailleurs en temps de guerre, que ce soit sous Richelieu, Colbert ou Maurepas, le problème des salaires des matelots est constant, alors que le financement de la Marine est difficile à soutenir. Les conflits qui parsèment le XVIII<sup>e</sup> siècle pèsent lourd sur les caisses de l'État, qui doit trouver comment financer son armée de terre et son armée navale en équipement et surtout, en salaire. Alain Cabantous en fait d'ailleurs l'analyse dans son étude *La vergue et les fers*, publiée en 1984. Selon celle-ci, les mutineries sont plus fréquentes à bord des navires corsaires et de commerce, justement à cause des gages qui sont payés seulement en partie, voire même pas du tout<sup>303</sup>. Comme ce type de cause se retrouve fréquemment dans les documents de l'amirauté de Québec, il est intéressant de constater que les problèmes récurrents de la métropole se transposent jusque dans le contexte colonial.

La seconde catégorie, celle des ventes, rend perplexe. Il s'agit principalement de ventes aux enchères de navires. Il semble donc que le roulement des bâtiments d'un marchand à un autre a été assez important à Québec. On sait que l'entretien des vaisseaux coûte très cher, alors que peut-être que certains armateurs ne peuvent plus se permettre de payer les frais de radoub, même s'ils partagent les parts de navires avec d'autres armateurs. Ou peut-être préfèrent-ils tourner les coins ronds et sauver de l'argent sur cet entretien en vendant le vaisseau, tout simplement<sup>304</sup>. Le cas de la vente du *Saint-Michel* le 28 novembre 1741 pourrait être un exemple de cette situation, le vaisseau étant complètement délabré<sup>305</sup>. D'un autre côté, il est possible que ce soit aussi une question de pertes. En effet, la guerre de course est un jeu à double tranchant, puisque si les profits peuvent être très importants, comme ils l'ont été durant la guerre de la Ligue d'Augsbourg, les pertes peuvent également être très lourdes, autant en capital, qu'en navires ou même en hommes<sup>306</sup>.

---

<sup>301</sup> BaNQ, Fonds Amirauté de Québec, TP2, S11, SS1, P27 ; P39 ; P237.

<sup>302</sup> *Ibid.*, TP2, S11, SS1, P258.

<sup>303</sup> Cabantous, *op.cit.*, p.21.

<sup>304</sup> *Ibid.*, p.58.

<sup>305</sup> BaNQ, Fonds Amirauté de Québec, TP2, S11, SS1, P32.

<sup>306</sup> Meyer, « La guerre de course dans l'ancien régime », *op.cit.*, p.10.

La plupart des documents de l'Amirauté de Québec de cette catégorie datant des années 1750 à 1759, il est possible que l'importance des ventes de vaisseaux soit un contrecoup de la guerre de Succession d'Autriche (1740-1748)<sup>307</sup>.

La troisième catégorie correspond peut-être plus à l'idée qu'on se fait des activités du port de Québec, puisque c'est bien pour le commerce des marchandises que ce port a pris de l'importance au cours du dernier siècle du Régime français. On parle ici de tous les documents qui ont traité de mécontentement par rapport à la qualité de la marchandise livrée, de paiement incomplet ou encore de livraison de produits après la date convenue, etc. Aucun des documents répertoriés ne concerne la traite des fourrures, alors que le commerce des fourrures donne lieu à des importations volumineuses (depuis la France)<sup>308</sup>. Celles-ci sont des marchandises très diverses, comme les pierres, l'alcool, la nourriture, le bois ou encore quelques produits de plantation comme le sucre ou le tabac. Les problèmes liés à la qualité ou à la quantité des produits ou encore au vol soupçonné relèvent directement des responsabilités de l'amirauté et nous en trouvons plusieurs exemples dans ces documents<sup>309</sup>. À travers la documentation, on voit notamment l'essor du commerce du bois durant la première moitié du XVIIIe siècle, alors que plusieurs types de bois sont exportés pour la construction de meubles, d'habitations, de contenants ou encore de vaisseaux<sup>310</sup>.

Situé loin de la mer, éloignement accentué par la difficile navigation fluviale, Québec ne semble pas être le port du choix des corsaires pour faire juger leurs prises. De plus, contrairement à l'amirauté de Plaisance qui est instaurée durant la guerre de Succession d'Espagne pour répondre à un besoin qu'on peut qualifier autant de militaire que de commercial, l'amirauté de Québec n'est créée qu'en 1719, alors que la France est en paix avec ses voisins européens. Le contexte — et donc l'explication — de sa fondation est alors distinct.

Examinons enfin le cas de Louisbourg, juridiction qui nous réserve des surprises. Vu la majorité écrasante des documents de la catégorie "bateau", commençons par les sous-catégories

---

<sup>307</sup> BaNQ, Fonds Amirauté de Québec, TP2, S11, SS1, P193 ; P195 ; P229.

<sup>308</sup> Jacques Lacoursière, *Histoire populaire du Québec. Des origines à 1791*, Québec: Septentrion, 2013, p.350.

<sup>309</sup> BaNQ, Fonds Amirauté de Québec, TP2, S11, SS1, P172 ; P309 ; P344.

<sup>310</sup> *Ibid.*, p.124, p.219 ; Lacoursière, *op.cit.*, p.330.

les plus importantes. Les lettres de change, nous l'avons vu, l'emportent en importance avec 257 documents. Il s'agit de documents qui demandent ou permettent le paiement de dette. 200 documents sur les 257 proviennent de l'année 1744 (dernière année disponible dans la sous-catégorie *Engagements, lettres de change, connaissements et factures* du fonds de l'amirauté), ce qui représente 78% du total des lettres de change consultées<sup>311</sup>. La lettre de change est après tout un outil du quotidien pour la plupart des marchands, outil fondamental dans la pratique du droit commercial<sup>312</sup> comme instrument de crédit courant. Puisque la lettre de change doit obligatoirement être tirée sur un autre lieu que celui où elle a été émise<sup>313</sup>, elle devient un outil de choix pour les commerçants coloniaux qui doivent parfois faire des affaires de l'autre côté de l'Atlantique, à partir de la métropole. Louisbourg étant un carrefour commercial important, il devient difficile en temps de guerre de maintenir un réseau commercial soutenu, d'autant plus que les espèces se font rares. Les lettres de change permettent « d'accumuler » des montants d'argent pour éventuellement pouvoir rembourser ce qui est dû lorsque possible.

Ensuite, les documents concernant le commerce et le cabotage occupent la seconde place, avec 253. Ces documents sont particulièrement concentrés dans les années 1754-1758 (34%), alors qu'on est dans une autre période de guerre. Le port est après tout un carrefour commercial important et le commerce maritime tombe sous la juridiction de l'amirauté. Le havre de la forteresse bouillonne d'activités, accueillant régulièrement des navires de Québec, des colonies anglo-américaines, des Antilles et de la France. La plupart des documents sont des déclarations de capitaine qui quittent ou arrivent dans le port de Louisbourg. Les produits d'exportation de Louisbourg sont plus nombreux que ceux de Plaisance, mais leur variété est moindre que celle des produits d'importation nécessaires à la prospérité, voire à la survie de la colonie, aussi ces nombreux voyages correspondent à la réalité économique du port.

Il est intéressant de noter que plusieurs vaisseaux et produits anglais sont vendus à Louisbourg par leur propriétaire et non pas suite à une prise. Rappelons-nous que la présence de

---

<sup>311</sup> ADCM. Fonds Amirauté de Louisbourg, B275, « Enregistrements, lettres de change, connaissements et factures », 1738-1744.

<sup>312</sup> Aurelia Ghetivu. « Les limites de la compétence des tribunaux de commerce en matière de lettre de change, » *Revue Française d'Histoire Économique*, 2, 18 (2022) : 78.

<sup>313</sup> *Ibid.*, p.84

vaisseaux de commerce de la Nouvelle-Angleterre est courante à Louisbourg, présence confirmée par l'autorisation du commerce anglais par Maurepas en 1727<sup>314</sup>. Ces navires lui apportent après tout, en temps de paix, animaux vivants, blé d'Inde, pommes, poires, porc salé, oignons, fromage, pipes, haches, goudron, briques, planche, bardeaux et tabac et repartent chargés de morue, rhum, cognac, mélasse, charbon, fer, ancres et tissu à fabriquer des voiles. Ce n'est qu'en 1729 qu'une lettre de Maurepas interdit tout commerce avec les étrangers dans les colonies<sup>315</sup>. Une lettre de Romieu jointe à la déclaration de guerre contre l'Angleterre est enregistrée en 1744 par le lieutenant général de l'amirauté de Louisbourg.<sup>316</sup>

Les conditions de vie à Louisbourg peuvent être pénibles, entre autres à cause des vivres manquants, dont le commerce intercolonial ne suffit pas toujours à combler le besoin. Louisbourg dépend donc beaucoup, comme Plaisance, de l'extérieur pour sa survie, ses approvisionnements en vivres et c'est dans ce contexte que le commerce avec la Nouvelle-Angleterre devient aussi crucial. Une fois la guerre avec l'Angleterre déclarée, même si la contrebande continue, il est probable que les nombreux voyages enregistrés par l'amirauté visent en partie à maintenir l'économie du port. Sur les 161 procès-verbaux des vaisseaux qui arrivent ou quittent le port, 90 quittent le port de Louisbourg pour les Antilles françaises (Martinique, Saint-Domingue, Guadeloupe), avec 62 départs seulement pour la Martinique. 49 vaisseaux quittent pour la métropole et 8 pour Québec. Les 14 procès-verbaux restants concernent des vaisseaux qui arrivent de la métropole (11) ou de Cap Français (3).

Mais en ce qui concerne les cas qui n'ont pas rapport avec la marine, la réalité semble bien différente de celle des deux autres ports. Contrairement à ces dernières, l'amirauté de Louisbourg ne semble pas outre mesure dépasser les limites de sa juridiction, laissant vraisemblablement le Conseil Souverain et le bailliage à partir de 1734 gérer tous les cas non-maritimes. Pourtant, Louis Levasseur, lieutenant général de l'amirauté de Louisbourg, tente bien d'étendre la juridiction de l'amirauté au-delà des cas maritimes dès 1717, mais ses demandes sont refusées par le gouverneur Saint-Ovide, qui considère que la cour maritime est bien assez occupée avec sa propre juridiction.

---

<sup>314</sup> ADCM. Fonds Amirauté de Louisbourg. B6110, « Lettres ». fo.6-7 ; 9-10.

<sup>315</sup> *Ibid.*, fo.12-13.

<sup>316</sup> *Ibid.*, fo.79-80.

C'est grâce au commissaire-ordonnateur Soubras qu'un compromis est finalement négocié, permettant à l'amirauté de participer en partie à des cas normalement réservés à la juridiction militaire, quoique les conflits juridictionnels entre lui et le gouverneur ne cessent jamais.

Après tout, l'éloignement des cours de justice est un problème constant des colons. En effet, le peu de personnels judiciaires ainsi que la concentration urbaine font que la justice n'est pas facilement accessible à tous. Les cours d'amirauté de Plaisance et de Québec ont pu profiter de ce manque pour soulager un système judiciaire insuffisant pour les besoins de la colonie en récupérant certains cas. Les trois colonies sont pourtant toutes dotées d'un Conseil Souverain. Québec a aussi une Prévôté alors que Louisbourg se voit doté d'un bailliage à partir de 1734. Comment l'instauration des amirautés a pu avoir un impact sur l'application de la justice dans ces colonies ? Déjà, il est difficile d'établir avec certitude une juridiction étanche pour chaque cour. Nous venons de le voir avec les amirautés qui traitent des procès bien en dehors de la sphère maritime. Les Conseils Souverains (ensuite Supérieurs) sont quant à eux responsables d'entendre toutes les causes civiles et criminelles et rendre jugement en dernier ressort. Jusqu'à la création des amirautés dans les colonies, ce sont les Conseils Souverains qui s'occupent de gérer les causes maritimes. Si les amirautés traitent de cas non maritimes, il est probable que les Conseils Souverains continuent de traiter de cas maritimes même après l'arrivée des amirautés.

La question du personnel judiciaire devient importante à aborder en parlant des cours de justice coloniales. Si la concurrence existe entre celles-ci au niveau de leur juridiction, on sait qu'il n'y en a pas pour le personnel. En vérifiant différentes listes de personnels appartenant aux différentes institutions judiciaires, nous avons pu trouver plusieurs personnes qui offrent leurs services à plusieurs endroits en même temps. Par exemple, Nicolas Gaspard Boucault est procureur à l'amirauté de Québec et procureur du roi à la Prévôté du même port, respectivement du 4 mai 1728 et du 20 avril 1728 au 27 mars 1736, date à laquelle il occupe également deux postes, soit lieutenant général de l'amirauté et lieutenant particulier de la Prévôté, toujours à Québec. En tout, nous avons retrouvé au moins 10 noms qui occupent des postes simultanément dans deux cours de justice différents, seulement pour Québec. Johnston présente également certaines personnes ayant occupé plus d'un poste à la fois, par exemple Marc-Antoine de la Forest, procureur à l'amirauté et au Conseil Supérieur en 1717-1718 ou encore Claude Joseph le Roy Desmarest, greffier au Conseil

Supérieur et à l'amirauté, en plus d'être procureur au Bailliage. Même que ce chevauchement de personnel a permis de cesser les conflits juridictionnels entre le Bailliage et l'amirauté de 1750 à 1758, puisque Laurent Domingé de Meyracq est nommé bailli en 1750, alors qu'il est déjà lieutenant général de l'amirauté depuis 1749.

Tableau 3.2 - Officiers de justice opérant dans plus d'une institution à la fois, Québec <sup>317</sup>			
Noms des officiers	Amirauté	Prévôté	Conseil Souverain
Jean Baptiste Couillard de Lespina	Lieutenant général, 20 novembre 171 - 8 mars 1735	Lieutenant particulier, 27 avril 1716 - 8 mars 1735	
Nicolas Gaspard Boucalt	Lieutenant général, 27 mars 1736 — été 1750  Procureur, 4 mai  1728 - 27 mars 1736	Lieutenant particulier,  27 mars 1736 - 1757 Procureur du roi, 20 avril 1728 - 27 mars  1736	
Jean François Marin de Lino	Procureur, 20 novembre 1717 - 5 janvier 1721	Procureur du roi, 27 avril 1716 - 5 janvier 1721	
Jean Baptiste Julien Hamard de la Borde	Procureur du roi, 20 février 1722 - 1726	Procureur du roi, 10 février 1722 — octobre 1726	

<sup>317</sup> Roy, *Ibid.* ; Roy, *Ibid.*, Pierre-Georges Roy, *Les Conseillers Au Conseil Souverain De La Nouvelle-France*. Ottawa: Imprimés pour la Société royale du Canada, 2014.

Henri Hiché	Procureur du roi, 1er avril 1736 — octobre 1754	Procureur du roi, 27 mars 1736 - 15 mai 1754	
Ignace Perthuis	Procureur du roi, 1er avril 1754 — Conquête	Procureur du roi, avril 1754 — Conquête	
Charles Macart			Conseiller, 1er juin 1704 - 9 décembre 1732 Procureur du roi, 15 novembre 1706 - 14 octobre 1712
Nicolas Lanoullier			Conseiller, 10 février 1722 - 7 janvier 1756 Procureur du roi, 3 mars 1727 — septembre 1728
Joseph Perthuis			Conseiller, 26 janvier 1743 — Conquête Procureur du roi, Conquête
Guillaume Guillimin	Lieutenant général, 8 juin 1750 — Conquête	Lieutenant particulier, 24 avril 1757 — Conquête	

La dernière catégorie concerne tous les papiers qui proviennent de l'armement des vaisseaux (frètement, connaissance, engagement de l'équipage, charte-partie, etc.) Les documents sont ici un peu plus éparpillés, couvrant toute la période contrairement aux deux types de documents précédents. Vu la quantité de vaisseaux qui circulent dans le port de Louisbourg, tout au long du XVIII<sup>e</sup> siècle, la présence de tels documents plutôt administratifs correspond à l'image du port en ébullition qu'on a brièvement dressé précédemment. L'économie de Louisbourg est après tout basé principalement sur la mer<sup>318</sup>, l'importance des activités de l'amirauté dans le quotidien du port n'est plus à prouver. Dans tout cela, la course est loin derrière avec moins de 10% des activités recensées si on ajoute les 54 réponses de l'Amiral présentées au chapitre 1.

On a pu voir dans ce chapitre que les activités des amirautés reflètent jusqu'à un certain point les conditions locales, variables selon le contexte et selon l'époque. Aussi avons-nous constaté que les procédures relatives à la course ont leur importance dans les trois cas étudiés, mais ne représentent une activité majeure qu'à Plaisance. À Plaisance, Québec et Louisbourg, les affaires qui occupent les officiers de l'amirauté ne sont pas nécessairement les mêmes. En guise d'explications, nous avons proposé la période (de guerre ou de paix) mise en lumière par la documentation, la situation géographique et la nature du commerce de chaque port, ainsi que l'environnement institutionnel des différentes amirautés, se traduisant par des empiètements juridictionnels dans certains cas. Comme quoi chaque amirauté finit par prendre des couleurs locales...

---

<sup>318</sup> Jonhston, *op.cit.*, p.97

## CONCLUSION

L'environnement institutionnel de la course a été au cœur de cette étude. Nous avons voulu répondre à la problématique suivante : comment se déroule le jugement des prises dans les amirautés coloniales ? Pour y répondre, nous avons consulté les réponses de l'Amiral et les procès-verbaux de la sous-série G5 des archives nationales de France, les archives notariales de Plaisance et de Louisbourg ainsi que les archives de l'Amirauté de Québec. Plaisance était au cœur de l'étude, en tant que premier port colonial doté d'une amirauté et en raison des archives les plus nombreuses. Louisbourg et Québec ont servi comme points de comparaison.

À travers la problématique, on a voulu entre autres répondre aux questions suivantes, liées de près à la guerre de course : de quelle façon les juges dans les colonies procèdent-ils au jugement des prises ? Où la course se situe-t-elle dans l'ensemble des procès jugés par l'amirauté ? Quel est le portrait qui en ressort et finalement, comment les acteurs de cette réalité judiciaire se sont-ils adaptés au contexte colonial de l'empire français au XVIII<sup>e</sup> siècle ? Ce sont ces questions qui ont guidé l'analyse des sources utilisées pour répondre à la problématique.

Dans le chapitre un, nous avons tenté de brosser un portrait statistique afin de non seulement nous en servir comme point de référence pour le reste de l'étude, mais également pour faire ressortir les particularités de chaque port. L'objectif était de faire une comparaison certes partielle<sup>319</sup> des trois ports, en faisant intervenir les éléments géopolitiques et socio-économiques révélés par la documentation.

Comment tous ces chiffres sont-ils utiles pour ébaucher une réponse à la problématique proposée ? Plaisance a l'avantage d'une grande masse documentaire, en tout premier lieu les réponses de l'Amiral que nous avons exploitées dans ce chapitre. La guerre de course atteint son apogée au XVIII<sup>e</sup> siècle, surtout durant la guerre de Succession d'Espagne, période durant laquelle les retombées de la course à Plaisance sont très importantes. En ce qui concerne Québec et Louisbourg, leurs amirautés respectives siègent beaucoup plus longtemps que celle de Plaisance,

---

<sup>319</sup> Nous qualifions la comparaison de partielle puisque les sources ne sont pas directement comparables, s'étalant sur des périodes différentes en nombre plus ou moins grand selon le port.

de 1719, voire de 1716 à la Conquête. Même si les réponses de l'Amiral sont partielles dans leur cas, celles de quelques années seulement ayant été conservées, nous avons quand même la possibilité de les regrouper avec les réponses de Plaisance afin de faire ressortir des tendances propres au contexte colonial.

C'est grâce à cette analyse que nous avons pu relever une différence majeure entre les jugements rendus en colonie contre ceux rendus en métropole. On fait référence dans les colonies au jugement de « bonne prise provisoire ». Il est utilisé assez fréquemment dans les documents pour supposer qu'il est la norme à l'époque. Les intendants des colonies se voient offrir le pouvoir d'émettre un jugement préliminaire dès 1695, pouvoir qui est transmis plus tard aux juges des amirautés lorsque celles-ci sont créées. Ce jugement provisoire est une preuve indiscutable de l'adaptation coloniale, cautionnée en l'occurrence par l'État. Les juges des amirautés se voient ainsi dotés du pouvoir décisionnel normalement réservé au Conseil des prises, ce qui leur permet de procéder plus rapidement à la vente aux enchères des prises. La guerre de course est une activité qui se veut rapide et efficace, la possibilité de rendre des jugements en colonie ne fait donc que favoriser ces aspects.

Le chapitre deux se concentre sur le port de Plaisance et les procès-verbaux faisant partie de son legs archivistique. L'analyse de ces documents a permis de mettre de l'avant le temps alloué à chaque procédure, le déroulement des enchères, la valeur des cargaisons prises ainsi que les frais encourus par l'activité même de la course. En examinant le contenu de ces prises ainsi que la valeur qui leur a été attribuée, on a pu commencer à entrevoir l'importance de l'investissement nécessaire à la course par les armateurs. Nous croyons également avoir établi que les profits sont généralement proportionnels à la valeur de la cargaison prise. Le jugement des prises par l'amirauté est plus coûteux que les autres procès jugés dans les colonies, si on se fie seulement aux frais de justice des procès-verbaux, comme on a pu le voir à partir des observations de John Dickinson dans son étude sur la Prévôté de Québec. Ce qui coûte le plus cher aux armateurs, ce sont les autres frais associés spécifiquement au jugement des prises, soit le paiement de la caisse des Invalides, le paiement du dixième de l'Amiral et les frais externes de gardiennage, de magasinage, d'interprète, etc.

Nous avons également pu explorer un autre aspect de la spécificité des colonies en reliant les procès-verbaux à la réponse de l'Amiral correspondante, chose faite dans trois cas. En analysant le laps de temps entre l'enregistrement de la prise auprès de l'amirauté et la date de la réponse de l'Amiral, nous avons remarqué qu'il est anormalement long, beaucoup plus long que ce qui est prescrit par l'Ordonnance de la Marine de 1681. En effet, dans les trois procès-verbaux présentés au chapitre deux, on parle d'une moyenne de trois ans avant que la procédure ne soit approuvée par le Conseil des prises. Il est évident que ces prises ont été vendues trois ans plus tôt, opération rendue possible par l'utilisation du jugement provisoire, et que le profit de cette vente a été remis à l'armateur et son équipage. La signature de l'Amiral ressemble plus à une formalité qu'à une nécessité, hypothèse renforcée par le peu de confiscations faites dans les colonies pour cause de procédures irrégulières. Ces confiscations visent plutôt des prises faites sous la commission d'un gouverneur plutôt que sous celle de l'Amiral<sup>320</sup>. Cela signifie que l'Amiral semble avoir porté une attention particulière aux seuls cas où l'intervention (illégale) du gouverneur risquait de le priver du dixième de la vente de la prise qui lui était normalement dû. Dans les autres cas, le jugement provisoire des amirautés coloniales était confirmé de façon routinière.

Le dernier chapitre a permis d'établir que les procédures relatives à la course occupaient une place variable dans la masse documentaire laissée par les trois amirautés. En combinant documents judiciaires et notariales, nous avons aussi découvert que l'amirauté de Québec sort de sa sphère de juridiction en jugeant de façon importante des cas qui n'ont aucun lien avec les affaires maritimes.

Dans le cas de Plaisance, la majorité des cas concernent la Marine et surtout la course, qui est la catégorie qui occupe le plus gros pourcentage de tous les procès. Ensuite, il s'agit des procès concernant la navigation comme les chartes-parties, les frets et les contrats d'engagement et finalement, les procurations. Cette dernière catégorie de documents est intéressante puisque la pratique de nommer des procureurs pour gérer ses affaires en son absence est très courante dans le commerce colonial. On peut donc supposer que même si la plupart des procurations ne nomment

---

<sup>320</sup> AN, Sous-série G5, Amirauté et Conseil des prises, *op.cit.*, fo.594 ; 620 ; 628 ; 618 ; 626 ; 622 ; 673 ; 662 ; 666 ; 669 ; 650 ; 630 ; 652 ; 679 ; 807 ; 703 ; 698.

pas nécessairement les activités qui sont couvertes, elles ont probablement rapport au commerce maritime et donc, tombent sous la juridiction de l'amirauté. Les cas qui n'ont rien à voir avec la Marine (achat de terre, contrat de mariage, successions, etc.) sont néanmoins beaucoup moins importants pour Plaisance et Louisbourg que pour Québec, avec moins de 20 % du total des procès de l'amirauté.

La place de la course dans les trois amirautés est donc différente même si on tient compte du nombre de cas inégal pour les trois ports. Évidemment, de telles conclusions sont basées sur les données partielles obtenues des réponses de l'Amiral, qui sont très incomplètes. À Plaisance, on parle d'un peu moins de 30 % pour Plaisance contre 8 % pour Québec et à peine 7 % pour Louisbourg. Pour Plaisance, la preuve a déjà été faite, la course n'est pas une activité surprenante vu la vocation maritime de la colonie, en plus de sa position géographique avantageuse d'un point de vue militaire pour protéger l'accès à Québec. Sa proximité avec St-John's et les colonies britanniques rend facile l'accès à des prises potentielles, dans un contexte de guerre qui caractérise le début du XVIII<sup>e</sup> siècle bien documenté à Plaisance.

Le faible pourcentage de la course à Québec correspond notamment à sa situation géographique en retrait de la façade maritime du continent. Le trajet fluvial qui y mène est dangereux et s'y aventurer demande plus de temps que de se rendre à Plaisance ou plus tard, à Louisbourg. Les quelques prises qui sont ramenées à son amirauté ne contiennent d'ailleurs pas beaucoup de marchandises et ne sont généralement pas liées à un commerce de grande valeur, comme celui des plantations. Finalement, les données récoltées pour Louisbourg sont également partielles, puisque nous n'avons des réponses de l'Amiral que pour les années 1744, 1745, 1746, 1756 et 1757, en plus de l'échantillon du fonds de l'Amirauté qui va de 1718 à 1758. Selon ces données, la course n'est que très peu représentée dans les activités de l'amirauté. Nous savons pourtant que plusieurs corsaires venaient de Louisbourg. Il faudrait approfondir l'étude de la question. En revanche, des affaires qui n'ont rien à voir avec la course viennent peser dans la balance à Louisbourg, port qui connaît une croissance démographique importante dès les années 1720. Cette croissance a certainement favorisé l'expansion des activités commerciales du port, raison pour laquelle les documents qui ont rapport avec la marine plus généralement dépasse

largement l'activité corsaire. L'échantillon s'étale également sur une longue période (1718-1758), durant laquelle Louisbourg a connu autant la paix que la guerre.

Le jugement des prises dans les amirautés coloniales se déroule majoritairement selon les consignes de l'Ordonnance de la Marine de 1681. Les procédures étudiées dans le cadre de cette recherche montrent que les étapes exigées sont les mêmes dans les colonies que dans la métropole, à l'exception du jugement de bonne prise provisoire, réservé aux colonies. Cet aspect est le premier indice qui montre que l'institution de l'amirauté a commencé à s'adapter à son environnement, tendance renforcée par le désintérêt de l'Amiral pour les procédures coloniales, montré à travers le temps écoulé entre l'enregistrement des prises et le jugement final du Conseil des prises. Dans un contexte atlantique, un an n'est pas si long, vu non seulement le temps nécessaire pour traverser l'océan, mais également le fait que la plupart des vaisseaux qui quittent les colonies pour la métropole le font vers le mois de septembre, qui marque la fin de la saison de pêche. Ainsi, les vaisseaux partent avant le froid et les glaces, qui entravent la navigation. Mais le délai d'attente atteint trois ans dans plusieurs des réponses et procès-verbaux, trois fois le laps de temps qu'on pourrait considérer « normal ». Selon ces deux indices, si le déroulement du jugement des prises se fait de façon très semblable à celui qui est d'usage dans les amirautés métropolitaines, le jugement de bonne prise provisoire accorde une autonomie aux juges coloniaux que les juges métropolitains ne peuvent en théorie pas se permettre. L'éloignement des colonies leur aura permis de s'approprier un droit réservé au Conseil des prises et à l'Amiral qui le préside. On peut d'ailleurs penser que cette solution rend encore moins prioritaires les dossiers coloniaux soumis au Conseil des prises, ces affaires ayant à toutes fins pratiques déjà été « réglées ».

Cette étude a été limitée par les sources disponibles en ligne. Elle n'est qu'une ébauche d'une multitude de directions qui peuvent être prises pour continuer à faire avancer la discussion sur l'évolution des institutions coloniales. Une comparaison des institutions judiciaires comme elle a été brièvement effleurée dans le chapitre deux pourrait aider à mieux comprendre comment la justice était rendue en Nouvelle-France en examinant plus en profondeur les modalités des procès traités dans les Conseils Souverains et les amirautés. Ces dernières n'ont que très peu été étudiées dans les colonies, alors que nous avons vu qu'elles étaient bien intégrées à la vie quotidienne des ports. Il serait également possible d'explorer les dynamiques de pouvoir entre les gouverneurs,

intendants et juges des amirautés, dont l'action a des répercussions importantes sur l'économie de chaque colonie.

Une autre possibilité serait de se concentrer sur ceux qui ont marqué la course à Plaisance, comme Bérichon, Daccarette et Baptiste Genesis. Les relations que les armateurs entretiennent avec les capitaines et marchands impliqués dans la course pourraient révéler un système complexe d'entraide et d'alliance, qui ont permis à cette colonie à la situation économique précaire de se développer. Nicolas Landry esquisse très rapidement ce système, mais nous avons vu dans le chapitre deux que certains personnages sont beaucoup plus actifs que d'autres, au point où on pourrait dire qu'ils dominent une partie de l'activité corsaire de Plaisance.

Activité navale et commerciale, la course devient course et non plus piraterie grâce à sa composante juridique. Le jugement des prises à Plaisance, Québec et Louisbourg s'insère dans un contexte qui est à la fois colonial — pépinière de la notion de « bonne prise provisoire » — et plus étroitement local, où jouent des logiques diverses et originales, qu'elles soient situationnelles, socioéconomiques ou institutionnelles. C'est ainsi que l'encadrement de la guerre de course, structure d'Ancien Régime se voulant à portée atlantique, fait preuve d'une adaptabilité certaine.

## BIBLIOGRAPHIE

### Sources

Archives Nationales de France. Sous-série G5, Amirauté et Conseil des prises.

Bibliothèque et Archives Canada. Fonds des colonies. Série G3. Dépôt des papiers publics des colonies ; notariat. Notariat de Terre-Neuve (Plaisance).

Bibliothèque et Archives Canada. Fonds des colonies. Série C11C. Correspondance générale ; Amérique du Nord.

BaNQ, Fonds Amirauté de Québec.

Archives départementales de la Charente-Maritime. Fonds Amirauté de Louisbourg. B265-283 (registres), B6109-6125 (liasses).

### Sources publiées

*Ordonnance de la Marine. Du mois d'Aoust 1681. Commentée et Conférée avec les anciennes ordonnances, & le Droit Ecrit : avec les nouveaux reglemens concernans la Marine.*

Paris : Chez Guillaume Cavelier, dans la Grand'Salle du Palais, à l'Ecu de France et à la Palme. 1714.

*Code des prises ou Recueil des édits, déclarations, lettres patentes, arrêts, ordonnances, règlemens & décisions sur la Course et l'administration des prises, depuis 1400 jusqu'à présent. Première partie. Imprimé par ordre du Roi. A Paris, de l'Imprimerie royale, 1784.*

### Sources secondaires

Acerra, Martine & Jean Meyer. *Histoire de la Marine française, des origines à nos jours.*

Rennes : Édilarge S.A., Éditions Ouest-France, 1994.

Acerra, Martine & André Zysberg. *L'essor des Marines de guerre européennes.* Paris : SEDES, 1997.

Armitage, David. *The British Atlantic World, 1500-1800.* 2nd edition. Basingstoke; New York : Palgrave Macmillan, 2009.

Arsenault, Bona. *Louisbourg : 1713-1758.* Québec : Le conseil de la vie française en Amérique, 1971.

- Aumont, Michel. *Les corsaires de Granville : Une culture du risque maritime (1688-1815)*. Nouvelle édition [en ligne]. Rennes : Presses universitaires de Rennes, 2013.
- Bailyn, Bernard. « The Idea of Atlantic History », *Itinerario*, 20, 1 (March 1996): 19-44.  
<https://doi.org/10.1017/S0165115300021513>.
- Banks, Kenneth J. *Chasing Empire Across the Sea: Communications and the State in the French Atlantic, 1713-1763*. Montréal : McGill-Queen's University Press, 2002.
- Baudry, René « LOPPINOT, JEAN-CHRYSOSTOME », dans Dictionnaire biographique du Canada, vol. 2, University of Toronto/Université Laval, 2003–, consulté le 19 juin 2023, [http://www.biographi.ca/en/bio/loppinot\\_jean\\_chrysostome\\_2E.html](http://www.biographi.ca/en/bio/loppinot_jean_chrysostome_2E.html) .
- René Baudry, « DURAND DE LA GARENNE », dans *Dictionnaire biographique du Canada*, vol. 2, Université Laval/University of Toronto, 2003– , consulté le 19 juin 2023, [http://www.biographi.ca/fr/bio/durand\\_de\\_la\\_garenne\\_2F.html](http://www.biographi.ca/fr/bio/durand_de_la_garenne_2F.html) .
- Benton, Lauren. *A Search for Sovereignty: Law and Geography in European Empires, 1400-1900*. Cambridge, Cambridge University Press, 2014, <https://doi.org/10.1017/CBO9780511988905>.
- Berbouche, Alain. *Pirates, flibustiers et corsaires : de René Duguay-Trouin à Robert Surcouf : le droit et les réalités de la guerre de course*. Saint-Malo : Galodé. 2010.
- Bromley, J.S. « The French Privateering War, 1702-1713 », dans H.E. Bell et R.C. Ollard (dir.), *Historical Essays 1600-1750*, London : A. & C. Black, 1963.
- Brown, William A.S. *Learning to colonize: State Knowledge, Expertise, and the Making of the First French Empire, 1661-1715*. Thèse de PhD., Johns Hopkins University, 2016.
- Buchet, Christian & Gérard Le Bouëdec, dir. *The sea in history. Vol.3 The early modern world*. Woodbridge: Boydell & Brewer Ltd, 2017.
- Butel, Paul. *Histoire de l'Atlantique*. Paris : Perrin, 1997.
- Buti, Gilbert & Philippe Hrodej. *Histoire des pirates et des corsaires, de l'Antiquité à nos jours*. Paris : CNRS, 2016.
- Cabantous, Alain. *La vergue et les fers. Mutins et déserteurs dans la marine de l'ancienne France (XVII-XVIIIe siècle)*. Paris : Éditions Tallendier, 1984.

- Cahen, Léon. « Les cours d'Amirauté », *Annales d'histoire économique et sociale*, 5, 22 (juillet 1933) : 424-425, <https://doi.org/10.1017/S0003441X00009791>.
- Canny, Nicholas et Philip Morgan, eds., *The Oxford Handbook of the Atlantic World: 1450-1850*. Oxford : Oxford University Press, 2011.
- Castagnos, Pierre. *Richelieu face à la mer*. Rennes : Éditions Ouest-France, 1989.
- Chalet, Laurence, *et al.* « De l'établissement des classes jusqu'en 1784 [Comment et pourquoi il est établi, le contenu du système, sa réception dans le corps social] », *Revue juridique de l'Ouest*, (1995) : 7-32, <https://doi.org/10.3406/juro.1995.2191>.
- Chaline, Olivier. *La mer et la France. Quand les Bourbons voulaient dominer les océans*. Paris : Flammarion, 2016.
- Chaplin, Joyce E. « The British Atlantic », *The Oxford Handbook of the Atlantic World*, ed. Nicholas Canny & Philipp Morgan. Oxford : Oxford University Press, 2011, <https://doi.org/10.1093/oxfordhb/9780199210879.013.0013>.
- Crowley, T.A. *Louisbourg : Forteresse et port de l'Atlantique*. Ottawa : Société historique du Canada, 1990.
- Dauchy, Serge. « Le conseil souverain de Québec. Une institution de l'ancienne France dans le Nouveau Monde », *Revue du Nord*, 411, 3 (2015) : 513-526.
- Darsel, Joachim. Gérard Le Bouëdec, dir. *L'Amirauté en Bretagne. Des origines à la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle*. Rennes : Presses universitaires de Rennes, 2012.
- Dechêne, Louise. *Le partage des subsistances au Canada sous le régime français*. Montréal : Boréal, 1994.
- Decroix, Arnaud *et al.* *Les tribunaux et l'arbitrage en Nouvelle-France et au Québec de 1740 à 1784*. Montréal : Éditions Thémis, 2012.
- Desbarats, Catherine & Thomas Wien. « Introduction : La Nouvelle-France et l'Atlantique », *Revue d'histoire de l'Amérique Française*, 64, 3-4 (hiver/printemps 2011) : 5-29.
- Dessert, Daniel. *La Royale : vaisseaux et marins du Roi-Soleil*. Paris : Fayard, 1996.
- Dewar, Helen. « Agents, Institutions and French Empire/State Formation », *The Canadian Historical Review*, 102, no. 1 (March 2021): 168-72.
- Dickinson, John Alexander. *Justice et justiciables : la procédure civile à la prévôté de Québec*,

- 1667-1759. Québec : Presses de l'Université Laval, 1982.
- Dumas, Auguste. « Le conseil des prises sous l'Ancien Régime (XVIIe et XVIIIe siècle) », *Nouvelle Revue du droit français et étranger*, 29, 3(Mai-Juin 1905): 317-377.
- Dumas, Auguste. « Le conseil des prises sous l'Ancien Régime (XVIIe et XVIIIe siècle) », *Nouvelle Revue du droit français et étranger*, 29, 4(Juillet-Août 1905): 477-522.
- Dumas, Auguste. « Le conseil des prises sous l'Ancien Régime (XVIIe et XVIIIe siècle) », *Nouvelle Revue du droit français et étranger*, 29, 5 (septembre 1905) : 613-678.
- Egerton, Douglas R. *et al. The Atlantic World: a History, 1400-1888*, Wheeling, Illinois: Harlan Davidson Inc., 2007.
- Feron, Georges. *Des tribunaux de prises : organisation, compétence, procédure*. Thèse, Droit, Paris : A. Pedone, 1896.
- Filion, Maurice. « La crise de la Marine française, d'après le Mémoire de Maurepas de 1745 sur la marine et le commerce », *Revue d'histoire de l'Amérique française*, 21, 2, 230-242, 1967, <https://doi.org/10.7202/302670ar>.
- Filion, Maurice. *Maurepas, ministre de Louis XV, 1715-1749*. Montréal : Éditions Leméac, 1967.
- Games, Alison. « Atlantic History: Definitions, Challenges, and Opportunities », *American Historical Review*, 111, 3 (June 2006): 741-757. <https://doi.org/10.1086/ahr.111.3.741>
- Games, Alison. « Teaching Atlantic History », *Itinerario*, 21, 2(199907): 162-174, <https://doi.org/10.1017/S0165115300024827>.
- Garneau, Jean-Philippe. « Rendre justice en Nouvelle-France : les voies et les limites de l'obéissance », *Bulletin d'histoire politique*, 18, 1 (automne 2009) : 87-102. <https://doi.org/10.7202/1054770ar>.
- Ghetivu, Aurelia. « Les limites de la compétence des tribunaux de commerce en matière de lettre de change, » *Revue Française d'Histoire Économique*, 2, 18(2022) : 78-86.
- Gilles, David. « Les acteurs de la norme coloniale face au droit métropolitain : de l'adaptation à l'appropriation (Canada, XVIIe-XVIIIe s.) », *Clio@Themis*, 4 (2011): 49 p. <https://doi.org/10.35562/cliiothemis.1366>

- Hancock, David. « Atlantic Trade et Commodities, 1402-1815 », *The Oxford Handbook of the Atlantic World, c.1450-1850*, ed. Nicholas Canny & Philipp Morgan. Oxford : Oxford University Press, 2011.
- Hardwick, Julie. *Family Business: Litigation and the Political Economies of Daily Life in Early Modern France*. Oxford : Oxford University Press, 2009.
- Hilaire-Pérez, Liliane. *L'expérience de la mer : les Européens et les espaces maritimes au XVIIIe siècle*. Paris : Seli Arslan, 1997.
- Hiller, J.K. « Utrecht Revisited : The Origins of Fishing Rights in Newfoundland Waters », *Newfoundland Studies*, 7, 1(printemps 1991): 23-40.
- Houllemare, Marie. « Procedures, Jurisdiction and Records: Building the French Empire in the Early Eighteenth Century, » *Journal of Colonialism and Colonial History*, 21, 2(2020): 27p, <https://doi.org/10.1353/cch.2020.0015>.
- Hrodej, Philippe. *Jacques Cassard, armateur et corsaire du Roi Soleil*. Rennes : Presses universitaires de Rennes, 2002.
- Hrodej, Philippe. « Les ressorts de la course ponantaise sous le règne Louis-quatorzien », *Histoire des pirates et des corsaires*, Paris : CNRS, 2016.
- James, Alan. *The Navy and Government in early modern France, 1572-1661*. London : The Royal Historical Society, 2004.
- Javillier, Florent. *Le conseil des prises sous l'Ancien Régime*. DEA, Histoire du Droit, de l'Économie et de la Société. Université de Cujas, 1996.
- Johnston, A. J. B. *Control and Order in French Colonial Louisbourg, 1713-1758*. East Lansing: Michigan State University Press, 2001.
- Klooster, Wim. « The Northern European Atlantic World », *The Oxford Handbook of the Atlantic World: 1450-1850*. Nicholas Canny et Philip Morgan, eds. Oxford, Oxford University Press : 2011, 18 p.
- Lanctot, Gustave. *L'administration de la Nouvelle-France*. Paris : H. Champion, 1929.
- Landry, Nicolas. « Les activités de course dans un port colonial français : Plaisance, Terre-Neuve, durant la guerre de Succession d'Espagne, 1702-1713 », *Acadiensis*, 34, 1 (2004): 56-79.

- Landry, Nicolas. « Relations between the Basques and the French Administration of Plaisance, 1660-1713 », *Newfoundland and Labrador Studies*, 33, 1(2018): 113-135.  
<https://doi.org/10.7202/1055867ar>.
- Landry, Nicolas. *Plaisance, Terre-Neuve, 1650-1713 : une colonie française en Amérique*. Québec : Septentrion, 2008.
- Landry, Nicolas & Nicole Lang. *Plaisance et Île Royale, 1658-1758*. Québec : Presses universitaires de Laval, 2012.
- Lespagnol, André. *La course malouine au temps de Louis XIV : entre l'argent et la gloire*. Rennes : Éd. Apogée : Diff. PUF, 1995.
- Lespagnol, André. *Messieurs de Saint-Malo. Une élite négociante au temps de Louis XIV*. Saint-Malo : L'Ancre de marine, 1990.
- Mahan, A.T. *Influence de la puissance maritime dans l'histoire, 1660-1783*. Paris : Société française d'éditions d'art, 1889.
- Marion, Marcel. *Dictionnaire des institutions de la France au XVIIe et XVIIIe siècles*. Paris : A & J. Picard & Cie, 1968.
- Marzagalli, Silvia. « The French Atlantic », *Itinerario*, 23, 2 (1999-2007): 70-83,  
<https://doi.org/10.1017/S0165115300024773>.
- Mazière, Francine. *L'analyse du discours. Histoire et pratiques*. Paris : Presses Universitaires de France, 4e ed., 2018.
- McCusker, John J. & Russel R. Menard. *The economy of british America, 1607-1789*. Chapel Hill : Published for the Institute of Early American History and Culture by the University of North Carolina Press, 1985.
- Meyer, Jean. « La guerre de course de l'Ancien Régime au XXe siècle : essai sur la guerre industrielle », *Histoire, économie et société*, 16, 1 (1997) : 7-43.
- Mimeault, Mario. « La pêche à la morue des Français d'Amérique du Nord de 1500 à 1763 : un atout dans la géopolitique française », *Acadiensis*, 47, 2 (été-automne 2018): 26-49,  
<https://doi.org/10.1353/aca.2018.0017>.
- Morgan, Kenneth. *Slavery, Atlantic Trade and the British Economy, 1660-1800*. Cambridge ; New York : Cambridge University Press, 2000.
- Mousnier, Roland. *Les institutions de la France sous la monarchie absolue, 1598-1789*. Paris :

- Presses universitaires de France, 2005.
- Ouellet, Marie-Ève. « Structures et pratiques dans l'historiographie de l'État en Nouvelle-France », *Bulletin d'histoire politique* 18, no. 1 (2009): 37-49, <https://doi.org/10.7202/1054767ar>.
- Ouellet, Marie-Ève. *Le métier d'intendant en France et en Nouvelle-France au XVIIIe siècle*. Québec (Québec) : Septentrion, 2018.
- Pritchard, James. *In Search of Empire: the French in the Americas, 1670-1730*. Cambridge : Cambridge University Press, 2004.
- Pritchard, James. « 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): 161-175.
- Pritchard, James. *Louis XV's Navy 1748-1762 : A Study of Organization and Administration*. Kingston : McGill-Queen's University Press, 1987.
- Rodger, N.A.M. « Atlantic Seafaring », *The Oxford Handbook of the Atlantic World: 1450-1850*. Nicholas Canny et Philip Morgan, eds. Oxford, Oxford University Press : 2011, 18 p.
- Rodger, N.A.M., J. Ross Dancy, Benjamin Darnell & Evan Wilson (ed.). *Strategy and the Sea: Essays in Honour of John B. Hattendorf*. Rochester : NY, The Boydell Press, 2016.
- Romme, Charles (1792). *Dictionnaire de la Marine française, avec figures*. Paris : Barrois aîné. Bibliothèque nationale de France, 2009.
- Roy, Pierre-Georges. *Le siège de l'Amirauté de Québec sous le Régime Français*. Ottawa : éd. Non identifié, 1918.
- Roy, Pierre-Georges. *Les Conseillers Au Conseil Souverain De La Nouvelle-France*. Ottawa : Imprimés pour la Société royale du Canada, 2014.
- Roy, Pierre-Georges. *La Prévôté de Québec*. Ottawa : Imprimés pour la Société royale du Canada, 1916.
- Suranyi, Anna. *The Atlantic Connection. A History of the Atlantic World, 1450-1900*. New-York, N.Y. : Routledge, 2015.
- Taillemite, Étienne & Denis Lieppe, textes réunis par. *La percée de l'Europe sur les océans vers 1690 — vers 1790 : actes du colloque du Comité de documentation historique de la Marine*. Paris : Presses de l'Université de Paris-Sorbonne, 1997.

- Taillemite, Étienne. *L'histoire ignorée de la marine française*. Paris : Librairie académique Perrin, 1988.
- Vergé-Franceschi, Michel. *La Marine Française au XVIIIe siècle : guerres-administrationexploration*, Paris : SEDES, 1996.
- Vignols, Léon. « Une source documentaire trop peu utilisée : Les Archives des anciennes amirautés françaises », *Annales d'histoire économique et social*, 2, 8 (octobre 1930) : 565-571, <https://doi.org/10.3406/ahess.1930.1274>.
- Villiers, Patrick. *Jean Bart : corsaire du Roi Soleil*. Paris : Fayard, 2013.
- Villiers, Patrick. « Marine royale, corsaires et trafic dans l'Atlantique de Louis XIV à Louis XV », Thèse de Ph.D., Université de Paris, 1990.
- Villiers, Patrick. *Les corsaires du littoral : Dunkerque, Calais, Boulogne, de Philippe II à Louis XIV, 1568-1713 : de la guerre de 80 à la guerre de succession d'Espagne*. Villeneuve d'Ascq : Presses universitaires du Septentrion, 2000.
- Wenzel, Éric. « La procédure criminelle au Canada sous le régime français (1670-1760) : un exemple d'adaptation de la norme juridique à l'époque du premier empire colonial », *Revue historique de droit français et étranger* 93, 1 (janvier-mars 2015) : 103-114.
- Wenzel, Éric et Éric de Mari, dir. *Adapter le droit et rendre la justice aux colonies : Themis outre-mer (XVIe-XIXe siècle)*. Dijon : Presses universitaires de Dijon, 2015.
- Zahedieh, Nuala. « Economy », *The British Atlantic World, 1500-1800*. Basingstoke : New York : Palgrave Macmillan, 2009.