

28060



HENRI MALO

—
LES CORSAIRES

—
Les

Corsaires Dunkerquois
et Jean Bart

II

1662 A 1702

Dunkerque, aigle de la mer.
SCARRON.

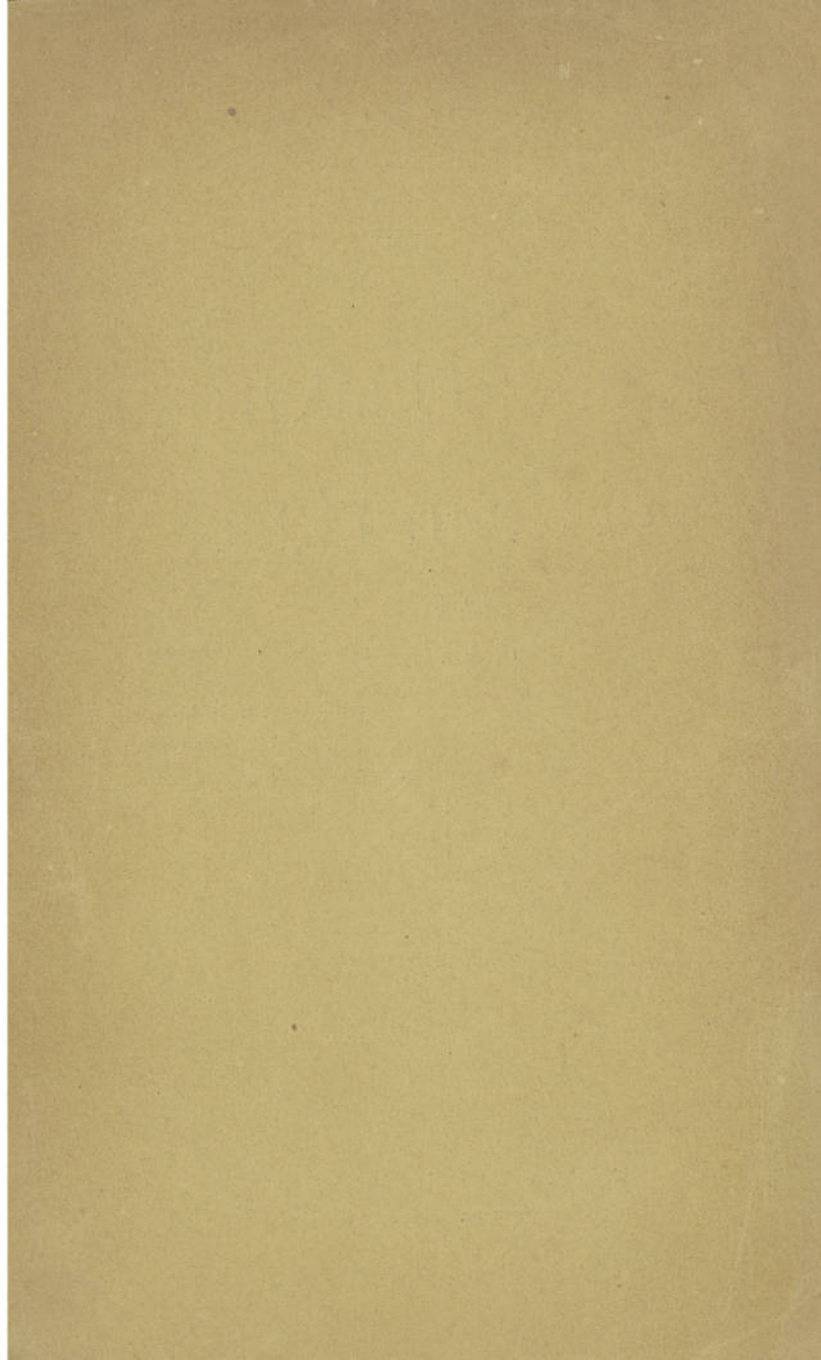
OUVRAGE PUBLIÉ SOUS LES AUSPICES DE LA SOCIÉTÉ DUNKERQUOISE
POUR L'ENCOURAGEMENT DES SCIENCES, DES LETTRES
ET DES ARTS



PARIS

MERCURE DE FRANCE

XXVI, RUE DE CONDÉ, XXVI



LES CORSAIRES DUNKERQUOIS

II

DU MÊME AUTEUR .

Histoire

- RENAUD DE DAMMARTIN ET LA COALITION DE BOUVINES (Un grand feudataire), ouvrage récompensé par l'Académie des Inscriptions et Belles-Lettres, 1898 (Champion)..... 1 vol.
- PETITE HISTOIRE DE BOULOGNE-SUR-MER, 1899 (Société typographique de Boulogne)..... *Epuisé.*
- LES CORSAIRES. Mémoires et documents inédits. Ouvrage récompensé par l'Académie des Sciences Morales et Politiques, 1908 (Mercure de France)..... 1 vol.
- LES CORSAIRES DUNKERQUOIS ET JEAN BART, I. Des origines à 1662 (Mercure de France)..... 1 vol.

Roman

- CES MESSIEURS DU CABINET, 1905 (Mercure de France).. 1 vol.
- LES DAUPHINS DU JOUR, 1906 (Mercure de France).... 1 vol.
- LES SURPRISES DU BACHELIER PETRUCCIO, 1909 (Mercure de France)..... 1 vol.

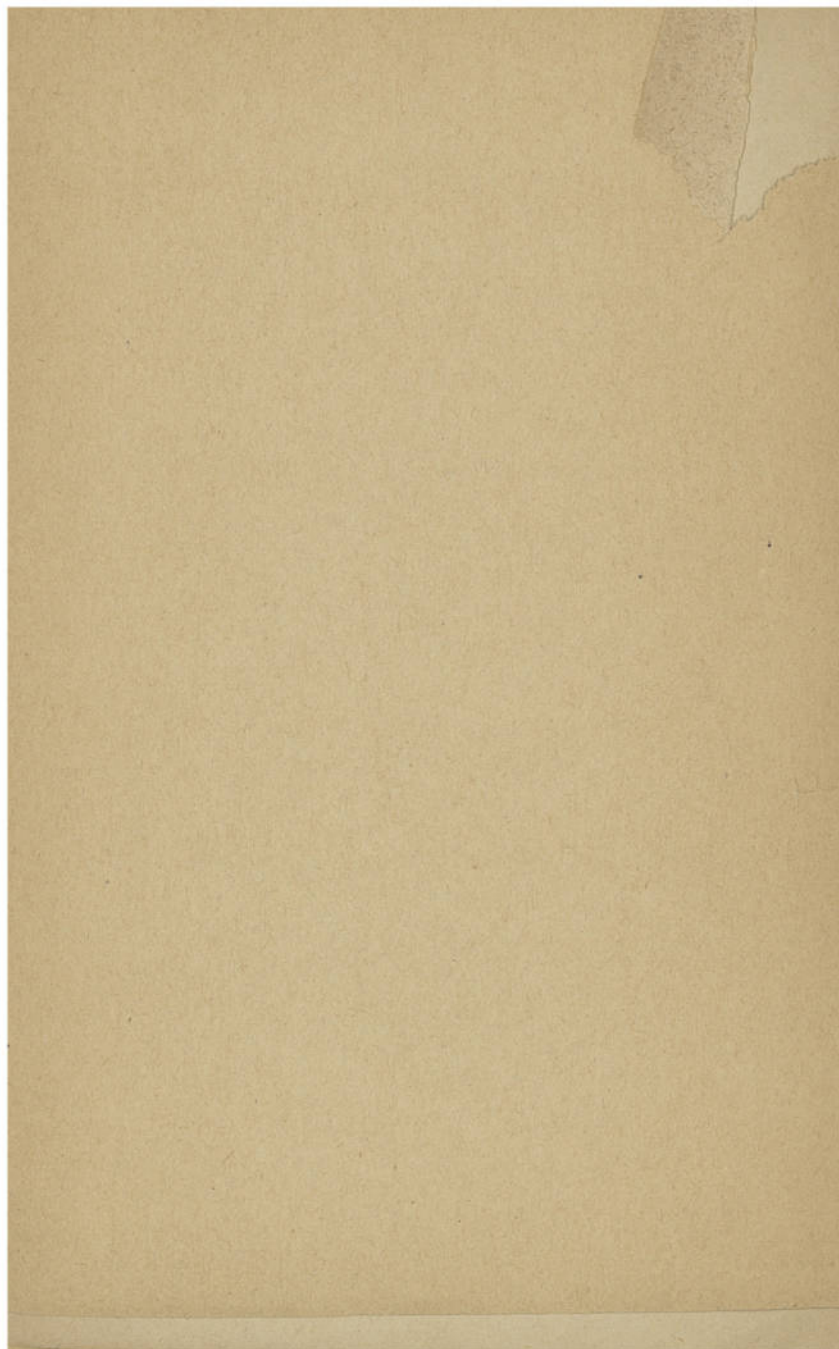
Poésie

- AU TEMPS DES CHATELAINES, 1894 (Lemerre)..... 1 vol.
- LA FOLLE AVENTURE, 1900 (Lemerre)..... 1 vol.
- LES PARFUMS DU COFFRET, 1911 (Le Belfroi)..... 1 vol.

Théâtre

- COMÉDIE A COMPIÈGNE (avec Edouard Noël). Un acte, 1902 (Tresse et Stock)..... 1 vol.





HENRI MALO

—
LES CORSAIRES
—

Les
Corsaires Dunkerquois
et Jean Bart

II

1662 A 1702

Dunkerque, aigle de la mer.
SCARRON.

OUVRAGE PUBLIÉ SOUS LES AUSPICES DE LA SOCIÉTÉ DUNKERQUOISE
POUR L'ENCOURAGEMENT DES SCIENCES, DES LETTRES
ET DES ARTS



PARIS
MERCURE DE FRANCE

XXVI, RUE DE CONDÉ, XXVI

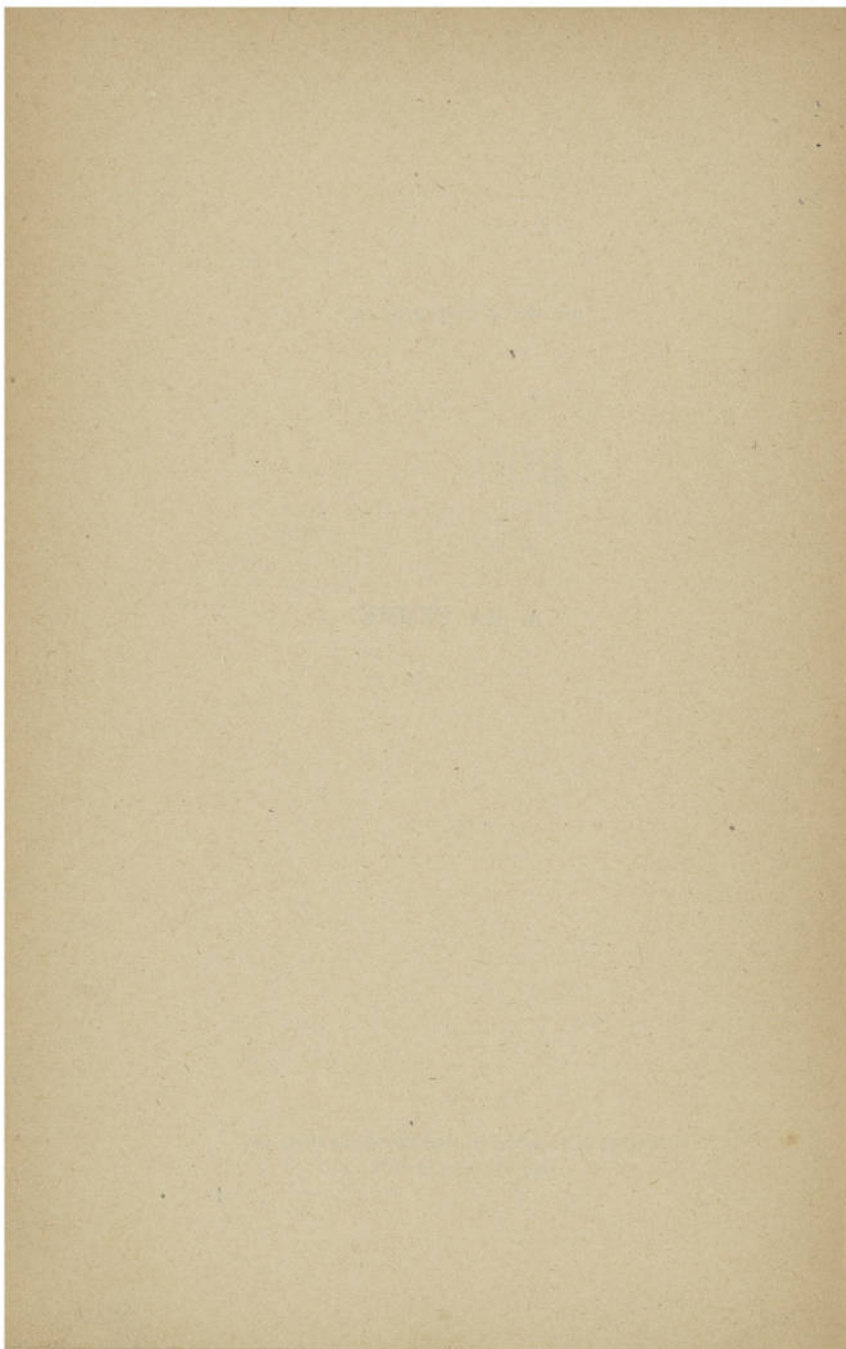
MCMXIV

JUSTIFICATION DU TIRAGE :

903

Tous droits de reproduction, de traduction et d'adaptation
réservés pour tous pays.

A MA FEMME



INTRODUCTION

Maître de Dunkerque, Louis XIV pratique, envers la population maritime comme envers la population terrienne, une politique suprêmement habile. En une quinzaine d'années, il réussit à les assimiler à la France.

Il a respecté les traités, et les coutumes locales ; il a adapté ses moyens de gouvernement aux mœurs du pays. Quelques hésitations inévitables au début lui valent quelques mécomptes, dont l'incendie de l'*Entendu* est le seul grave. Mais il sait profiter de l'expérience. En dépit des tâtonnements et des obstacles, sa volonté et celle de Colbert triomphent rapidement.

Vauban fait de Dunkerque à la frontière du Nord un imprenable boulevard, et un port de guerre redoutable. Après quelques tentatives toujours en progrès l'une sur l'autre, Colbert réussit à y constituer peu à peu l'escadre royale de course qui non seulement agira par elle-même, mais encore permettra l'action efficace des corsaires particuliers. Il découvre aussi le chef capable de la conduire.

C'est le descendant direct de ces grands marins flamands qui jetèrent quelque lustre sur la marine espagnole défaillante. Mais nul n'a le cœur plus français que lui : c'est Jean Bart.

Sa figure historique est vraiment belle. Elle est moins connue que la légende, qui n'en donne qu'une caricature.

Faulconnier en avait tracé un portrait sommaire, mais exact. En 1780, A. Richer, qui publie le premier une *Vie de Jean Bart*, préfère s'en rapporter aux dires tendancieux de Forbin dans ses *Mémoires*, et réédite, sans aucun esprit critique, quelques anecdotes écloses depuis peu de temps dans les gazettes contemporaines. Il reçoit plusieurs démentis formels, entre-filets noyés dans les journaux où ils parurent, si bien que son texte seul demeure. Il est regrettable qu'il n'ait pas tiré un meilleur parti des *Mémoires manuscrits* du vice-amiral François Bart, fils de Jean Bart, dont il eut communication. Il donne l'exposé des motifs des lettres de noblesse conférées à Jean Bart par Louis XIV, et le texte de l'enquête menée à Dunkerque à cette occasion : malheureusement, ces deux documents contiennent des inexactitudes flagrantes.

En 1807, l'avocat Poirier, de Dunkerque, publie un *Eloge historique de Jean Bart*, qui reproduit quelques lignes de Faulconnier, et toutes les erreurs de Richer, mais c'est surtout Eugène Sue qui contribue à les populariser ; de 1830 à 1835, ce romancier fécond avait produit douze volumes de romans maritimes ; leur succès l'engage à écrire une *Histoire de*

la marine française, soit cinq volumes qui paraissent entre 1835 et 1837 ; cette histoire n'est guère qu'une suite à ses précédents feuilletons. Par malheur, Jean Bart y occupe une place considérable. Si Eugène Sue n'a pas plus de critique que Richer, par contre on ne peut refuser à son imagination une incroyable fertilité. Jean Bart lui dut de devenir l'émule de *Kernock le Pirate*.

En 1841, Vanderest faisait paraître la première édition de son *Histoire de Jean Bart*. Il était plein de bonne volonté. Il avait consulté les archives de la Marine, celles du Conseil des Prises, et celles de l'Etat-civil, et apportait des renseignements nouveaux, non dénués de valeur. Malheureusement, à l'égal des documents d'archives, il consulta le texte d'Eugène Sue ! Il l'a discuté parfois ; il en a la plupart du temps accepté les affirmations sans les contrôler. Margry s'est amusé à relever quelques-unes des erreurs de Vanderest (Bib. Nat., ms. nouv. acq. franç. 9392 f. 148) ; Jal également, mais combien n'en ont-ils pas négligé !

Le *Jean Bart* d'Ad. Badin (Paris, 1867, in-8), l'*Etude sur Jean Bart* d'Ad. Lebleu (Mém. Soc. Dunk., XV, p. 45), le *Jean Bart et la guerre de course sous Louis XIV* par de Joriaud (Lille, 1887, in-8) sont uniquement basés sur les ouvrages précités.

Le dernier en date, Emile Mancel, ancien commissaire de la Marine à Dunkerque, a publié dans les *Bulletins de l'Union Faulconnier* une série d'études ayant trait à Jean Bart. Il n'a pas davantage de

méthode ni de critique. S'il a pris connaissance de nombre de documents des Archives de la Marine, il en a omis beaucoup qui lui eussent épargné bien des confusions. Il est à remarquer que, chaque fois qu'il ne fournit pas de références, il donne une version tirée de Vanderest, et précisément des passages que Vanderest a lui-même empruntés à Eugène Sue. Fait plus grave, il arrive à Mancel d'indiquer des cotes d'Archives qu'il cite sans contrôle d'après Vanderest et Eugène Sue ; si l'on se reporte à la source, on s'aperçoit qu'elle ne contient rien de ce qu'en ont tiré Mancel et ses devanciers.

Seul, M. A. de Saint-Léger a donné un aperçu de Jean Bart basé sur des documents authentiques, dans son ouvrage : *La Flandre maritime et Dunkerque sous la domination française* (Paris-Lille, 1900, in-8, pp. 382-390).

Dans ces conditions, il était indispensable, pour écrire l'histoire du grand corsaire, de la reprendre entièrement à pied d'œuvre, d'après les sources.

Les principales sont, pour ce deuxième volume : aux Archives Nationales, les jugements du Conseil des Prises et les diverses séries du fonds de la Marine, outre celle qui se consulte à la Bibliothèque du ministère de la Marine (Série G). A la Bibliothèque Nationale, les Mélanges et les Cinq-Cents Colbert, les fonds Clairambault, Margry, Corre, et les Factums. Un Recueil de pièces originales provenant des collections Joursanvault et Monteil et un Recueil de Mémoires, au Dépôt des Cartes et plans de la Marine. Les

Archives historiques au ministère de la Guerre. Le registre de Rapports de Guerre (1689-1691) de la Bibliothèque du Musée de la Marine, au Louvre ; les seize autres registres qui subsistent sont répartis entre les Archives Nationales, celles du greffe du Tribunal de Commerce et celles de la Marine à Dunkerque. Il faut citer encore plusieurs des fonds d'Archives belges déjà mentionnés au premier volume de cet ouvrage, et les dépôts suivants à Dunkerque : différentes séries des Archives Communales, qui contiennent entre autres un fonds d'Amirauté et possèdent une liasse de parchemins originaux concernant Jean Bart et son fils ; les Archives non classées du Greffe du Tribunal de Commerce ; celles de la Marine ; celle de l'Hôpital ; les registres des Délibérations de la Chambre de Commerce.

Le détail complet de ces sources et la bibliographie figurent au bas des pages. La liste des capitaines de mer, donnée précédemment des origines à 1662, est continuée, à la fin de ce volume, de 1662 à 1702.

On trouvera en annexes un certain nombre de modèles d'actes intéressant la course, et susceptibles d'en éclairer le fonctionnement.

Je joins aux remerciements que j'adressais en tête de mon premier volume aux personnes qui m'ont aidé dans ce travail, ceux que j'ai plaisir à exprimer à MM. les Bibliothécaires et Archivistes auxquels je me suis adressé, particulièrement à MM. Ch. Samaran, Léon Mirot et Dunoyer aux Archives Nationales, à M. Brun aux Archives de la Guerre, à M. Jean

Destrem, le très aimable conservateur du Musée de la Marine au Louvre, à M. Stainier, administrateur-inspecteur de la Bibliothèque Royale à Bruxelles, et aussi à M. Emile Debacker, à Dunkerque. Je renouvelle à mes amis Charles Desplanque et Emile Coornaert l'expression de ma gratitude pour leur aide constante, ainsi qu'au docteur Louis Lemaire, qui a bien voulu me communiquer le résultat de ses recherches aux Archives de l'Hôpital, et me fournir d'après les registres de l'Etat-Civil de Dunkerque toutes les précisions que je lui ai demandées.

CHAPITRE PREMIER

L'ORGANISATION DE LA CONQUÊTE

I

L'OUTILLAGE DU PORT

Dunkerque, de qui la Fortune,
Malgré les vents et les Hyvers,
Porta sur les flots de Neptune
La terreur par tout l'Univers :
Dunkerque est sous notre puissance .
L'orgueilleuse rend à la France
Bastions, remparts et vaisseaux ;
Et, sans s'être attiré la guerre,
La plus grande Reine des eaux
Est au plus grand Roi de la terre.

Ainsi, en 1662, la Muse aimable du chevalier de Cailly (1) glorifie le triomphe pacifique que vient de remporter le souverain, et qui consacre ses succès antérieurs.

Le long et tenace effort de la politique française, servi par les armes et par la diplomatie, a donc abouti : Dunkerque appartient définitivement au roi. Mais il s'en faut que ce soit « le plus beau lieu du monde (2) »,

(1) *Dunkerque est au roi*, poésie du chevalier de Cailly, dans *Voyage de Messieurs Bachaumont et La Chapelle*, Amsterdam, 1708, in-16, p. 167.

(2) Louis XIV à Colbert, 29 juillet 1680, dans Emile Mancel, *L'Arsenal de la Marine et les chefs maritimes à Dunkerque (1662-1899)*, Dunkerque, 1901, in-8, p. 72.

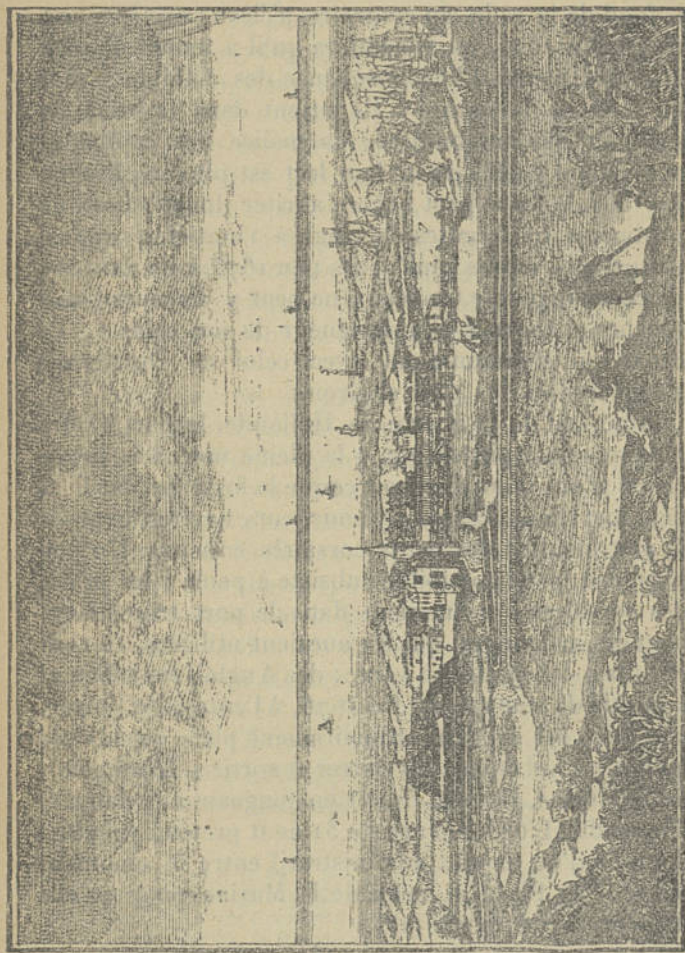
et Vauban aura fort à faire avant de pouvoir considérer la place et le port comme son chef-d'œuvre.

La tâche qui s'offre à Colbert se résume ainsi : compléter les fortifications de terre, rétablir le port, y recréer une marine et lui fournir l'outillage indispensable, ramener et fixer la population maritime émigrée, attirer les marins étrangers, concilier au roi la sympathie des habitants. Le tout en ménageant les susceptibilités de l'Angleterre, où l'opinion ne se décide pas à ratifier la vente consentie par Charles II, et de la Hollande, dont les chantiers de construction sont nécessaires à la marine française, en attendant que les chantiers français puissent suffire à tous les besoins. Enfin il faut compter avec la jalousie sournoise et agissante de l'Espagne.

Le port est dans un état lamentable (1). Pendant les derniers temps de leur domination, les Espagnols se sont contentés de poser quelques fascinaçes pour arrêter le sable des dunes. Depuis huit ans, tout l'effort des Anglais a porté sur les fortifications de terre : ils ont complètement négligé le côté maritime, et pour cause.

La fosse de Mardick, si précieuse pour les corsaires, disparaît graduellement. Le même phénomène naturel qui a provoqué jadis l'ensablement du Zwin se reproduit ici. Le banc du Scheurtjen, ou Schurken,

(1) Sur le port, la rade, la fosse de Mardick, cf. l'ouvrage précité de Mancel ; Faulconnier, *Descr. hist. de Dunk*, II. passim ; Emile Bouchet, *le Port de Dunkerque*, Dunkerque, 1896, in-8 ; A. de Saint-Léger, *la Flandre Maritime et Dunkerque sous la domination française*, Paris-Lille, 1900, in-8, pp. 299 et seq. ; le *Rapport* envoyé à Colbert le 11 juin 1666, signé Nacquart, Panetié, Alexandre Jacobsen, de Beaulieu, Bib. Nat., *Mél. Colb.*, 438 bis f. 638 et 795 ; le *Mémoire pour servir d'instruction à MM. Dortières et Clairambault de ce qu'il y a à faire pour la Marine en l'absence du sieur Hubert*, Arch. Nat., *Marine*, B 21 f. 4.



Dunkerque en 1672.

qui protégeait la rade, diminue de hauteur, s'aplanit, le fond de la rade, au contraire, s'élève : en trois ans, de 1673 à 1676, on constatera qu'il a monté de trois à quatre pieds. L'inconséquence des habitants aide l'œuvre de la nature : ils jettent dans la fosse du sable et des immondices ; la malice des capitaines anglais qui y déchargent leur lest est plus explicable. En 1666, la fosse peut encore abriter douze vaisseaux médiocres ou frégates de vingt à vingt-cinq canons, et quelques autres plus petits ; en 1676, « un vaisseau de cent-cinquante tonneaux ne peut y demeurer sans toucher et tourner à la longueur de son câble ». Le canal qui communiquait avec celui de Dunkerque s'était rempli dès 1640 environ.

Au début de la guerre de Hollande, le port n'offre plus que neuf pieds d'eau à la pleine mer. Les négociants n'ont d'autre ressource que la fosse de Mardick, déjà fort diminuée, pour y tenir leurs navires, exposés là aux insultes des petits corsaires ennemis. Un peu plus tard, cette possibilité subsiste à peine ; les prises des corsaires s'accumulent dans le port trop étroit ; bien des armateurs, qui les auraient utilisées, en sont réduits à les mettre en vente : des Anglais les achètent à moitié de leur valeur. En 1676, à l'entrée de l'hiver, « le port est sy extraordinairement plein de navires qu'il n'y a nul moyen d'y entrer et sortir ». L'intendant de la Marine, Hubert, frémit en songeant aux dangers d'incendie. L'ordonnance du 31 août prétend y parer : il suffit d'un conflit administratif entre le commandant de la Place et celui de la Marine pour qu'elle demeure lettre morte (1).

(1) *Rapport* de Nacquart, etc..., à Colbert, Bib. Nat., *Mél. Colb.* 438 bis f. 638. — *Correspondance* de Colbert et de l'intendant Hubert,

Dès que Dunkerque fut au roi, Colbert s'est rendu compte de la situation ; il a chargé l'ingénieur de Chastillon et le collègue hollandais qu'il lui adjoint, Renier Janssen, d'inspecter le port ; il a reçu leurs mémoires : mais il a dû aller au plus pressé, et entourer la place des fortifications qui la rendent imprenable (1). Les plaintes de l'intendant, échos de celles des bourgeois, ne commencent à recevoir satisfaction que vers la fin de la guerre de Hollande, et surtout après le voyage du roi, de 1677. Comme les travaux de terre ferme, ceux du front de mer, génialement conçus, sont menés avec une incroyable activité.

Vauban en est le grand metteur en œuvres. Il prolonge hardiment le chenal à travers le banc du Scheurtjen, lui donne cent mètres de large, et l'encadre de deux jetées de douze cents mètres de longueur. Désormais, les vaisseaux de soixante canons pourront entrer et sortir facilement ; il en entrera de soixante-six canons. Des chasses puissantes et savamment combinées entretiendront la profondeur nécessaire.

A l'Ouest, la défense de la citadelle est complétée par la batterie de Revers et par le Risban. Le fort de Bonne-Espérance et le fort Vert protègent les têtes des jetées. Le Château-Gaillard et le fort Blanc gardent l'estran du côté de l'Est. Ce sont cent cinquante-deux pièces en batterie qui défendent l'entrée du port (2).

Arch. Nat., *Marine*, B² 32 f. 377 v. et 34 (1676-1677) ; B³ 12 f. 134-138, 21 f. 4, 24, 87-95, 119, 24 f. 35, 60 f. 35-39 ; C¹ 248 f. 154.

(1) Henri Malo, *les Corsaires Dunkerquois et Jean Bart*, tome I, p. 431. — A. Martin, *la Marine militaire au Havre* (xvi^e et xvii^e siècles), Fécamp, 1899, in-8, p. 63.

(2) Colbert à Vauban (10 mai 1678) : « Je ne doute pas que vous ne considérez ce travail comme l'une des plus belles choses que vous ayez

Dès 1669, le roi avait ordonné des expropriations en vue de faire procéder à l'aménagement d'un Arsenal de la Marine (1). Sur l'emplacement désigné s'élevait l'hôtel de l'Intendance et sa chapelle, des logements d'officiers et de commissaires, les ateliers, le magasin général, les magasins particuliers, le magasin des cordages et des voiles. On creuse le Bassin du Roi, qui put contenir quarante vaisseaux de haut bord toujours à flot, même à marée basse (2). On installe les formes de construction, les cales de radoub, le parc aux ancres et aux boulets, la halle aux mâts, la machine à mâter, la poudrerie, la goudronnerie, la cayenne, la cordonnerie (3), la boucherie, les ateliers divers (4).

Les deux anciens vierboets subsistent toujours, mais on n'allumait plus qu'un seul fanal. L'ancien droit de fanal a été réglementé à nouveau le 22 août 1671. Le Magistrat le percevait, mais se gardait de faire à la tour les réparations nécessaires. L'Amirauté désigne un percepteur, qui ne fait guère mieux, et au mois de juin 1676, la tour du fanal s'écroule, écrase deux maisons, blesse deux enfants, et abîme la place où l'on

faites jusqu'à présent, puisque toutes les apparences veulent que vous pourrez donner à Dunkerque un port qui le rende capable de recevoir les vaisseaux de 7 à 800 tonneaux, en sorte que le Roy y pourra tenir une escadre de vaisseaux aussi forte qu'il lui plaira, et par conséquent augmenter considérablement sa puissance maritime. » — G. Michel, *Histoire de Vauban*, Paris, 1870, in-8, pp. 143-146.

(1) Ou Parc de la Marine. — Arch. Com. Dunk., 342, I, 186. — Arch. Nat., *Marine*, B² 8 f. 207, 214.

(2) G. Michel, *Histoire de Vauban*, p. 147.

(3) Les Espagnols avaient installé à Saint-Omer la corderie qui fournissait aux besoins des armements de Dunkerque. Quand le roi est sur le point de s'emparer de Saint-Omer, Hubert ne manque pas de signaler l'ancienne existence de la corderie, la facilité des transports par canaux, et la bonté des chanvres indigènes qui valent ceux de Riga. — Hubert à Colbert, 24 mars 1677, Arch. Nat., *Marine*, B² 24 f. 51.

(4) E. Mancel, *l'Arsenal de la Marine...* pp. 110 et seq.



Dunkerque à la fin du XVII^e siècle.

vend le poisson. Le Magistrat en profite pour réclamer la propriété du droit. Mais comme il refuse de prendre à sa charge les réparations, le roi décide que l'intendant de la Marine et le lieutenant de l'Amirauté auront la haute main sur la perception et la distribution des fonds, que la tour écroulée sera rebâtie sur un emplacement plus éloigné du magasin à poudre, et que des feux seront allumés sur les deux tours (1).

L'hôpital réorganisé recueille les gens de mer blessés ou malades, en attendant la création de l'hôpital général (2).

Un maître d'hydrographie prépare des pilotes et des capitaines. Monté sur la *Railleuse*, l'ingénieur de Combes dresse la carte marine de Nieuport à Saint-Valery-sur-Somme, cependant que l'intendant recherche le long de la côte les emplacements les plus propices à l'établissement de corps de garde (3).

Rien n'est négligé pour que la nouvelle conquête du roi produise son maximum d'effet utile. Dunkerque devient, à la fin du dix-septième siècle, un formidable engin de guerre, pour l'attaque comme pour la défense.

(1) De 1671 à 1676, la dépense pour le fanal était montée à 3.009 liv. 0 s. 8 d., la recette à 3.651 liv. 6 s., soit un excédent de recettes de 642 liv. 5 s. 4 d. — Colbert à Hubert, 17 et 27 juillet, 28 août 1676, Hubert à Colbert, 17 juin et juillet 1876, Arch. Nat., *Marine*, B² 32 f. 188, 233. 304; B³ 21 f. 35, 43. — Arch. Com. Dunk., 342, 1, 227.

(2) « Beaucoup de matelots malades périssent faute d'estre secourus. » Hubert à Colbert, 27 novembre 1676, Arch. Nat., *Marine*, B³ 21 f. 118. — L. Lemaire, *les Anciens hôpitaux de Dunkerque*, Dunkerque, 1909, in-8.

(3) Ordres du roi, 26 septembre 1678, 15 avril 1680, 16 juillet 1686, Arch. Nat., *Marine*, B³ 39 f. 490, 43 f. 207, 233, 58 f. 527.

II

LA POLITIQUE D'ASSIMILATION ET LA POPULATION MARITIME

A l'égard des habitants, des émigrés, des étrangers, la politique royale, infiniment souple, adroite, et pleine de tact, atteint également son but; à peine manque-t-elle de prudence au début, en négligeant cette défiance que les Espagnols éprouvèrent toujours à l'endroit des Flamands.

Aulendemain du traité de vente, le comte d'Estrades se préoccupe de faire accomplir au roi le voyage en Flandre qui asseoira sa popularité (1).

Le chevalier de Cailly rime un *Avis aux Flamands* (2) rempli de bons sentiments :

Quand pour vous soumettre à sa Loi
 Vous verrez approcher mon Roi,
 Flamands, venez le reconnoître,
 N'en craignez point l'ambition;
 Il n'a point d'autre passion
 Que de vous donner un bon maître.

Louis XIV est à Dunkerque le 2 décembre 1662. L'impression produite est excellente : les Flamands admirent « sa douceur, son port majestueux, et la facilité qu'il y a à l'aborder avec que moins de cérémonie qu'un simple commandant espagnol (3) ». Simple prélude à de plus sérieux avantages : le roi reconnaît de son devoir de régagner leur affection par

(1) D'Estrades au roi, 27 octobre 1662. *Lettres, mémoires et négociations de M. le comte d'Estrades*, Londres, 1743, 9 vol. in-12, 1, 392.

(2) *Voyage de Messieurs Bachaumont et La Chapelle*, p. 107.

(3) Nacquart à Colbert, 27 décembre 1662, Bib. Nat., *Mél. Col.*, 443-f. 644.

« toutes sortes de bons traitements ». Ils « se pouvoient, écrit-il, assez justement plaindre qu'après les avoir conquis je les eusse donnez à une autre Puissance dont la domination ne leur pouvoit pas être fort agréable (1) ».

Il maintient les franchises de Dunkerque, promet le rétablissement du commerce, et tiendra sa promesse. Ses agents respectent scrupuleusement les traditions, les usages locaux. Il décide le plus souvent contre eux en cas de conflit de compétence avec le Magistrat (2). Le gouverneur, marquis de Montpezat, use de douceur envers les bourgeois ; il les décharge du logement des gens de guerre (3). De son côté, Colbert refuse de leur imposer les inconvénients d'un bureau des douanes ; par son ordre, l'intendant Nacquart incite le Magistrat à diminuer dans la mesure du possible les droits sur la bière et le vin (4).

Le peuple accepte volontiers la domination française (5), un véritable bienfait pour lui (6). Mais il faut amadouer les gens de condition, d'épée ou de robe ; l'intendant suggère l'attribution aux plus zélés de médailles du roi, et fait luire à leurs yeux l'espoir d'une élévation future. Le premier, le grand bailli

(1) Le roi à d'Estrades, 26 janvier 1663, *Lettres, mémoires et négociations de M. le comte d'Estrades*, II, 53.

(2) Arch. Com. Dunk., 342, I, 124.

(3) « Ils croient estre en paradis estant quittes des Anglois ausquels ils donnèrent pour le feu de trois soldats vingt sols par semaine, sans la chandelle. » — Nacquart à Colbert, 29 décembre 1663, Bib. Nat., *Mél. Colb.*, 113 f. 644.

(4) Blondot et Nacquart à Colbert, 24 janvier et 22 février 1663, Bib. Nat., *Mél. Colb.*, 114 f. 433, 730, 731.

(5) Les Anglais mêmes le reconnaissent encore en 1677. — Thomas Holden à Williamson, 21 mai 1677, *Calendar of State Papers, Domestic, 1677-1678*, p. 150.

(6) Comme dans la Flandre Wallonne. Cf. Albert Croquez, *la Flandre wallonne et les pays de l'intendance de Lille sous Louis XIV*, Paris, 1912, in-8.

Faulconnier est récompensé de son loyalisme par des bijoux de prix (1). Par contre, les couvents sont franchement hostiles (2). On doit chasser les récollets et les capucins flamands (3). Des récollets français les remplacent. Deux jésuites français, les PP. Boutault et Bouhours (4), en mission en Flandre de 1662 à 1669, s'appliquent à détruire les faux-bruits répandus à profusion par les Espagnols, et secondent activement la politique française (5).

Cependant le commerce renaît. Bien qu'il leur soit impossible de méconnaître les efforts de Colbert en ce sens, les négociants n'accèdent pas à son désir de les voir entrer dans la Compagnie française des Indes orientales. Mais les Espagnols ont beau annoncer le prochain échange de Dunkerque contre Saint-Omer, pour dissuader les étrangers d'y venir trafiquer ; ils ont beau joindre leurs efforts à ceux des Hollandais pour semer la division parmi les partisans de la

(1) Une chaîne d'or et une médaille pour lui, un diamant pour sa femme. « Il le mérite bien estant sy bon François et zélé comme il est. Il a fait ce qu'il a pu pour porter ses confrères à seconder les intentions de Sa Majesté et les vostres pour le rétablissement du commerce. » — Nacquart à Colbert, 22 février 1663, Bib. Nat., *Mél. Colb.*, 414 f. 731.

(2) Cependant un moine flamand apporte en 1665 à Nacquart des rapports sur la cour de Castille et le Portugal. — Bib. Nat., ms. *Clairambault*, 532 f. 113, 173.

(3) On les rappela ensuite ; ce fut une faute du P. Boutault ; Nacquart s'y opposait.

(4) « Feu Monsieur le Duc de Longueville l'avoit choisy pour instruire Messieurs ses enfans, en quoy il a acquis de l'honneur, et assurément je le croy très propre à eslever de la jeunesse. Il est homme de bien sans estre moine ny cagot, et d'un naturel fort enjoué, de bonnes mœurs, fort civil et sçavant, qui parle et escrit très bien en françois et en latin, aagé de quarante ans ou environ. » — Nacquart à Colbert, 27 janvier 1666, Bib. Nat., *Mél. Colb.*, 436 f. 45.

(5) Nacquart à Colbert, 13 mai 1665, Bib. Nat., *Mél. Colb.*, 429 f. 374. — P. Alfred Hamy, *la Politique de Louis XIV en pays conquis. Mission des PP. Boutault et Bouhours* (1663-1669), Paris, 1899, in-8, extr. de *Rev. des Quest. hist.*

France, le trafic délaisse Nieuport et Ostende, tandis que celui de Dunkerque grandit (1). Pour ce dernier, la guerre qui se déchaîne entre l'Angleterre et la Hollande est un coup de fortune. Le port s'emplit de navires (avril-mai 1665). Ce mouvement est ralenti en juillet par les pirateries des Anglais et les mesures sanitaires contre la peste sévissant en Angleterre et en Hollande (2). Afin de continuer leurs échanges par le moyen de navigations masquées, les Hollandais ont offert jusqu'à dix mille livres à l'intendant de la Marine, pour souffrir qu'ils prennent les noms des négociants de Dunkerque, et les inscrivent à la place des leurs dans leurs contrats d'affrètement. « Je n'ay guère esté tenté, écrit Nacquart, mais je croy qu'il n'y a guère de lieutenant de l'Amirauté à l'épreuve de cent pistoles (3). »

Quant à la population maritime, les hommes sont allés forcément chercher du service là où ils avaient chance d'en trouver, ce qui ne leur arrivait plus guère à Dunkerque; mais ils y laissent leurs familles. Bien peu se fixent définitivement à Ostende et à Nieuport. Au début de la guerre de la Ligue d'Augsbourg, les marins seront plus nombreux à Dunkerque qu'ils ne l'ont jamais été.

Le roi d'Espagne a comblé les amiraux flamands de biens et de titres : la moindre velléité de défection les en aurait privés. On ne les revoit plus en Flan-

(1) Colbert à Nacquart, 7 juin 1663; Nacquart à Colbert, 15 et 25 juillet 1664, 31 janvier, 13 mai 1665, Arch. Nat., *Marine*, B² 2 f. 50 : B³ 3 f. 245-249, 5 f. 39. — Bib. Nat., *Mél. Colb.*, 439 f. 385.

(2) L. Lemaire, *la Peste de 1666 à Dunkerque*, Dunkerque, 1911, in-8.

(3) Nacquart et Courtin à Colbert, 13 février, 12 avril, 6 mai, 8 juillet 1665, Arch. Nat., *Marine*, B³ 5 f. 73, 101. — Bib. Nat., *Mél. Colb.*, 427 f. 140, 428 bis f. 846.

dre. Antoine Mény est devenu don Antonio Meni, comme Pierre Colaert devient Pedro Colarti. Les deux fils de Jacques Colaert, Jean et Hubert, restent en Espagne (1); au contraire, leurs sœurs, qui ont épousé Guislain et Lievin Herson, demeurent en pays français : tous leurs biens sont confisqués (2). En 1678, Panetié fera prisonnier un Antoine Colaert, commandant un petit corsaire d'Ostende, le *S. Charles* (3).

Les autres gens de mer n'ont pas les mêmes raisons de s'attacher au service du roi catholique. Quelques-uns montent des corsaires de Nieupoort et d'Ostende contre les Portugais. Il en est passé en Angleterre. Le plus grand nombre navigue sur les bâtiments hollandais.

Sitôt la franchise proclamée à Dunkerque par Louis XIV, six cents matelots flamands reviennent d'un coup de Hollande. A ceux qui tardent encore à suivre cet exemple, l'ambassadeur du roi près les Etats-Généraux promet la liberté de conscience, et six cents livres par an pour chaque bateau pêcheur (4). On accueille les propositions de particuliers de Dordrecht et de Gertruidenberg, qui offrent de s'installer à Dunkerque moyennant l'exemption du logement des gens de guerre et le monopole de la pêche du saumon depuis Nieupoort jusqu'à Gravelines. Mais le roi refuse catégoriquement de recevoir deux cents pêcheurs de harengs et de morues affiliés à la secte des anabaptistes,

(1) En 1650, on trouve Jean en prison à Madrid.

(2) Arch. Roy. Belg., *Conseil des Finances*, n° 11.

(3) Arch. Nat., E 4792 f. 297. — Avec lui, Pierre Coffin.

(4) Nacquart à Colbert, 1^{er} juillet 1664, Arch. Nat., *Marine B³ 3*, f. 242.

« de tous les hérétiques les plus dangereux et les moins soumis à la puissance souveraine ». Il refuse encore six familles juives prêtes à venir faire à Dunkerque « un grand commerce », sous la condition d'exercer librement leur religion ; « le Roi n'est pas dans le sentiment de souffrir que les Juifs s'établissent dans aucun lieu de ses Etats (1). » Toutes les autres propositions reçoivent un accueil favorable, même celles des gens de mer Hollandais poursuivis dans leur pays pour pirateries, « sans néanmoins qu'il soit nécessaire d'en faire l'ouverture (2) ». Après la deuxième bataille navale d'août 1666 des Hollandais contre les Anglais, où éclate le désaccord de Ruyter et de Tromp, lorsque ce dernier est blâmé par les Etats et privé de sa charge, Louis XIV insiste pour que le comte d'Estrades l'engage à passer en France : il n'abandonne cette tentative que devant l'opposition formelle de de Witt. D'Estrades négocie le même objet avec le maître de navire de Ruyter, un bon marin, né à Dunkerque, qui a rendu de longs services aux Etats-Généraux dont il a la promesse de commander un vaisseau : l'ambassadeur lui certifie qu'il obtiendra ce vaisseau du roi de France, s'il revient dans sa ville natale avec sa famille. Un excellent capitaine, Van Hemskerck, se décidera à abandonner les biens qu'il possède en Hollande et s'engagera sur la flotte

(1) Colbert à Nacquart, 6 avril, 22 juin, 3 août 1663, Arch. Nat., *Marine*, B² 2 f. 5-10. — Pierre Pocquelin à Colbert, 21 janvier 1665, Bib. Nat., *Mél. Colb.*, 127 f. 244. — Mancel, *l'Arsenal de la Marine...*, p. 15.

(2) Hubrecht Hugo, qui a piraté sur la mer Rouge en compagnie d'un Français, Laurent David, entre dans la Marine royale comme officier entretenu. — Colbert à Nacquart, 27 juillet 1663, 5 mars 1666, Arch. Nat., *Marine*, B² 2 f. 130, 133 ; B³ 3 f. 34. — *Lettres... du comte d'Estrades*, II, 228, 234.

française, où l'amiral d'Estrées se loue de ses services (1).

Parallèlement à l'action de d'Estrades en Hollande, l'intendant de la Marine de Dunkerque exerce la sienne à Nieuport et à Ostende. Il ne tarit pas sur la qualité et la bravoure des matelots dunkerquois ; ils sont rudes, dit-il, mais il n'y a pas de meilleurs matelots au monde ; ils savent tous tirer le canon et peuvent servir de soldats. Il rappelle que les Espagnols les y encourageaient par des prix aux meilleurs canoniers, « une escharpe, un baudrier, une gondole d'argent, mesme quelque gratification (2) ». La guerre entre l'Angleterre et la Hollande le désole : les pêcheurs flamands ont une telle peur des Anglais qu'il ne parvient pas à les décider à s'embarquer pour la pêche du hareng et de la morue, et la haute paie que donnent les Etats-Généraux est si alléchante que non-seulement les Flamands, mais encore beaucoup de Français en profitent (3).

Voilà pour les hommes. Quant aux capitaines, « personne ne peut mieux négocier que de capitaine à capitaine, ou par gens de mer, en beuvant le verre à la main.... La plupart tiennent du corsaire », observe Nacquart. Les six ou sept plus vaillants sont sollicités par les Anglais pour prendre parti sur leurs

(1) Le roi à d'Estrades, 11 mai 1663, et d'Estrades au roi, 26 août, 9 et 23 septembre 1666, *Lettres... du comte d'Estrades*, II, 207, et IV, 431, 448, 483. — D'Estrées et Colbert de Terron à Colbert, 24 décembre 1671, 19 janvier 1674, Bib. Nat., *Mél. Colb.*, 176 bis f. 598, 866, 868.

(2) Nacquart à Colbert, 29 octobre, 2 et 19 novembre, 3 et 7 décembre 1664. — Arch. Nat., *Marine*, B³ 3 f. 266, 268, 275, 280, et 5 f. 82.

(3) Montpezat et Nacquart à Colbert, 26 février, 23 avril 1665, Bib. Nat., *Mél. Colb.*, 127 bis f. 1067, et 128 bis f. 1026.

vaisseaux (1). Quelques-uns naviguent sur les corsaires d'Ostende ou sur ceux de Galice. L'intendant escompte le mécontentement de l'un des plus hardis, un de Brauwer, pour l'attacher au service du roi. Il convainc Jacob de Vrieze et Diego Laina, habitués à Dunkerque autrefois, et leur confie deux flutes du roi; ce ne sont, hélas ! pas les meilleurs : si le premier est un homme « sensé », le second, malgré sa bravoure, n'est qu'un « ivrogne et un brutal ». Piètre recrue !

En 1664, les états envoyés à Colbert portent les noms connus des Bommelaer, des Cornelissen, des de Vos, des Bart, des Colaert, des Jacobsen, des Romhout, des de Vinck, etc... Mais seul Jacob-Janssen Gouwenaer peut être considéré comme un bon capitaine de guerre; Jean Houckers, Jacob Bart, François Janssen, Balthasar Kerlinck, Jacob Rogier (2) sont aptes à naviguer en guerre et en marchandises, et le reste ne vaut que pour le commerce, la pêche, ou le commandement d'une bellandre (3).

(1) Le 6 novembre 1674, Francis Bastinck écrira encore de Douvres à Williamson : il y a ici au moins cinquante à soixante familles de Dunkerquois, Ostendais, Zélandais. Il en arrive tous les jours. La plupart sont des capitaines avec leurs vaisseaux, et des marchands. — Cal. St. Pap., *Domestic*, 1673-1675, p. 400.

(2) Pris par un vaisseau d'Amsterdam, conduit à Douvres, il est depuis deux mois retenu par les autorités anglaises, le 1^{er} août 1692. Il demande alors au comte de Nottingham un passeport pour la Zélande, et invoque en sa faveur cet argument : « J'ai servi le roi Guillaume en 1665. » — Cal. St. Pap., *Domestic*, 1691-1692, p. 394.

(3) *L'Etat des vaisseaux à Dunkerque en 1664 en dénombre : 75 de 10 à 30 tonneaux, 1 de 30 à 40, 4 de 40 à 60, 2 de 60 à 80, 1 de 80 à 100, 1 de 120 à 150, 2 de 150 à 200, 1 de 200 à 250; au total : 87. Un autre Etat et inventaire des vaisseaux tant marchands que de guerre et autres avecq leurs qualité et condition qui sont au port et hâvre de la ville de Dunkerque, ou qui sont en voyaige appartenant aux bourgeois de Dunkerque, fournit les renseignements les plus complets sur les navires, les armateurs et les capitaines. Il dénombre 10 navires, 6 chaloupes au long cours, 27 chaloupes de pêche, 70 bellandres. — Bib. Nat., *Cinq Cents Colbert*, 199 f. 1, 11.*

Les plus valeureux manquent. Nacquart cherche en vain autour de soi l'homme doué des qualités d'un chef, capable de « primer ». L'essai de Diego Laina et de Jacob de Vrieze n'est pas brillant : leurs équipages généralement ivres, eux-mêmes ne consentant à appareiller de la fosse de Mardick que sous condition, et après paiement, de trente écus mensuels. Or, il devient urgent de trouver deux bons capitaines pour les frégates en construction, destinées à protéger les côtes et le passage incessant des bellandres qui, de Boulogne, apportent les matériaux nécessaires aux immenses travaux en cours.

Justement, Alexandre Jacobsen revient de voyage. Il est petit-fils de Michel Jacobsen. Il a toujours servi le parti contraire à l'Espagne.

Il vient de refuser en Hollande le commandement d'un vaisseau de cinquante canons. Il n'est pas riche, peut-être pas très affectionné, mais souple en tous cas, et il a une réputation de bravoure. Le comte d'Estrades le recommande. Lui confier l'une des deux frégates, la plus petite, par exemple, serait encourager les autres capitaines dunkerquois à se distinguer. Pour la seconde, le maréchal d'Aumont propose, en l'appuyant chaleureusement, un capitaine de Boulogne, qui commanda sa frégate pendant la dernière guerre, après s'être fait remarquer sur plusieurs corsaires. C'est François Panetié. Il est « brave, vaillant, et sage ». Double avantage : Jacobsen fut son lieutenant, et tous les gens de mer de Dunkerque le connaissent ; les « capitaines, notables bourgeois et subalternes... en disent beaucoup de bien (1) ».

(1) Nacquart à Colbert, juillet-décembre 1664, février-avril 1665, Arch. Nat., *Marine*, B³ 3 et 5. — Bib. Nat., *Mél. Colb.*, 427 f. 140.

Ces deux capitaines semblent les mieux désignés. Leur tâche s'annonce lourde dans les événements imminents : les traités antérieurs conclus avec les Etats-Généraux vont sûrement contraindre la France à prendre ouvertement part à la querelle de la Hollande contre l'Angleterre.

III

LES INCONVÉNIENTS DE LA NEUTRALITÉ

Les Hollandais sont les « très chers grands Amis, Alliez et Confédérez » du roi de France. Toutefois, leurs sentiments amicaux n'incluent pas sa marine, qu'ils traitent avec une désinvolture confinant à la plus flagrante hostilité. L'ambassadeur, comte d'Estrades, saisit Messieurs les Etats de réclamations répétées. Il est contraint de solliciter la sortie des navires achetés par le roi dans leurs ports. Deux paquebots, de Dunkerque et Calais sur l'Angleterre, sont arrêtés ; pour éviter le retour d'une pareille mesure, Louis XIV demande aux belligérants des sauf-conduits pour ses paquebots : le roi d'Angleterre en accorde immédiatement ; les Etats font la sourde oreille, et d'Estrades doit insister. En mars 1665, un navire de Dunkerque et un de Dieppe sont saisis en mer et pillés par des vaisseaux de guerre hollandais ; les autorités d'Amsterdam empêchent la sortie de deux bâtiments de la Compagnie française des Indes orientales, et celles de Flessingue arrêtent une galiote de Dunkerque chargée d'objets d'armement pour les deux frégates du roi que l'on y construit.

Ceci passe la mesure : Louis XIV ordonne l'embargo sur tous les navires hollandais dans les ports de France. Lorsqu'en avril les Etats cèdent, ils ont débauché pour les engager sur leurs escadres les équipages des bâtiments français qu'ils retenaient.

Le mois suivant l'Amirauté de Rotterdam exige le paiement d'un droit de fret par huit maîtres de bellandres de Dunkerque : c'est une nouveauté, et ce droit ne fut jamais exigé à Dunkerque. Au mois d'août, quatre navires chargés en Suède pour Dunkerque et au compte du roi sont menés au Texel et retenus, par ordre de Witt, sous prétexte qu'ils portent des marchandises de contrebande. Le capitaine Tosse, parti d'Elseneur le 13 juillet à destination de Dunkerque, rencontre un capre hollandais qui se dit de Middelbourg ; ce corsaire l'oblige à mettre son canot à la mer, et pense l'effrayer en lui annonçant que les Anglais enlèvent tous les navires français qu'ils rencontrent. « Nous en fâmes quittes pour un baril de bière, et peu de chose avec », écrit Tosse à son armateur. Mais le 16, il tombe dans les eaux d'un autre capre qui arbore les couleurs anglaises et parle anglais : cependant, Tosse discerne à coup sûr des Hollandais. Ces gens, solidement armés, envahissent son bord, brisent et pillent tout, maltraitent les hommes de l'équipage, et leur serrent la tête avec des cordes pour en tirer l'aveu que leur navire est chargé pour l'Angleterre. Contre toutes les apparences, le bâtiment dunkerquois est conduit comme de bonne prise à Enkhuisen « avec grand triomphe et coups de canon, le pavillon hollandais au grand mât du vaisseau de guerre, et celui de France en trophée sur la poupe, comme si c'eût été bannière d'ennemi ». Tosse termine

mélancoliquement : « Tant que l'on viendra à bord des vaisseaux marchands avec armes, ils seront toujours pillés. » Même mésaventure, le 27 janvier 1666, au passif d'un Malouin, Gilles Derin, le lendemain même du jour où la France prenait officiellement fait et cause pour la Hollande (1)!

Si ce sont là façon d'allié, on imagine celles d'un neutre qui sait devoir se transformer en ennemi avant longtemps, et qui se nomme l'Angleterre.

Après une suite d'arrestations indues de navires français, dont l'une presque en rade de Mardick, le roi d'Angleterre, cédant aux représentations de M. de Comminges, donne l'ordre à ses sujets de respecter ceux du roi de France. Mais pour un avis informant Colbert que cet ordre est obéi, cent autres lui apprennent que les Anglais s'emparent de tous les bâtiments français qu'ils rencontrent. Leurs corsaires attaquent jusqu'aux bâtiments du roi! Conduits dans les ports anglais, les navires arrêtés ne sont relâchés qu'après avoir payé « une franche lippée de frais » qui ruinent leurs propriétaires, car « leur justice de l'Admirauté est un vrai brigandage et un tribunal de friponnerie ». Au mois de décembre 1665, chaque jour voit entrer à la fosse de Mardick des marchands ainsi relâchés... et ruinés. Il faut ajouter que même avant la déclaration de guerre à la Hollande, et en dépit de la neutralité française, les bâtiments de commerce hollandais étaient cueillis jusque dans les ports français par d'audacieuses frégates anglaises qui échappaient à toute poursuite.

Les armateurs sont exaspérés. Ils veulent ripos-

(1) *Lettres... du comte d'Estrades*, II, 564, 580, 585; III, 82, 101, 119, 171, 184, 282, 305; IV, 268.

ter (1). Louis XIV leur accorde une première satisfaction : le commissaire Dumas, envoyé en mission à Londres pour examiner le bien-fondé des réclamations et des plaintes des Anglais, prouve sans peine leur inanité, et obtient la restitution de six millions de livres de marchandises, et de deux cents navires.

Cependant la guerre paraît inévitable. Le roi se prépare à la faire avec avantage, et en préconise les moyens (2). Des mémoires venus de Dunkerque lui soumettent des projets, le renseignent sur la pratique de la guerre de course à entreprendre contre « la nation angloise, billieuse et plus impatiente des pertes que l'on lui fait souffrir qu'aucune autre nation du monde (3) ». Le succès du duc d'York contre le baron d'Opdam « enfle le cœur aux Anglois qui ont déjà trop de fierté (4) ». Ils « cherchent noise et sont si fiers qu'il est difficile de les rencontrer sans querelle » ; le bourgmestre de Flessingue, qui n'a nulle raison de ménager ses expressions, écrit : « Cette canaille d'Anglois n'estime personne. » Le marquis de Montpezat exprime ses sentiments avec plus de délicatesse, mais non moins d'énergie, lorsqu'Anglais et Hollandais sont en mer : « Je souhaite avec ardeur

(1) *Mémoire des raisons pour obtenir des lettres de représailles contre les sujets du Roy d'Angleterre*, Arch. Nat., *Marine* B¹ 3 f. 16.

(2) De Lionne à d'Estrades, 20 février 1665, et *Mémoire du roi touchant les moyens de faire la guerre aux Anglois*, dans *Lettres... du comte d'Estrades*, III, 61, 312. — Nacquart à Colbert, 28 et 31 janvier, 19 février, 18 mars, 23 septembre 1665, Arch. Nat., *Marine*, B³ 5 f. 38, 39, 58, 90, 131 et B¹ 7 f. 249 et seq. — Colbert au Magistrat de Dunkerque, 16 février 1665, Arch. Com. Dunk., 342, I, 142. — Nacquart et Montpezat à Colbert, 19 février, 2 août, 20 décembre 1665, et Pedro de Lille à Nacquart, 30 juin 1665, Bib. Nat., *Mél. Colb.*, 106 f. 004; 130 bis f. 551-553; 131 f. 105; 134 bis f. 594.

(3) *Mémoire* des 23-30 novembre 1665, Bib. Nat., *Mél. Colb.*, 133 f. 523.

(4) 13 juin 1665.

qu'ils combattent fort longtemps, que le combat soit si opiniastre que la perte de part et d'autre soit très grande, et qu'enfin les Hollandois emportent la victoire. Il faut qu'elle abatte la présomption de leurs ennemis qui véritablement sont insupportables. »

A Dunkerque, on regarde passer au large les flottes ennemies, on entend tonner le canon de Douvres. Le 25 octobre, les cent voiles de la flotte hollandaise défilent devant la place. « La mer estet fort calme, n'y ayant que très peu de vent ;.... elle (la flotte) estet divisée en trois squadres à un quart de lieue l'une de l'autre, et les navires observet leur distance comme nos bataillons et nos squadrons ;... je n'ay rien vu sur mer de si beau (1). »

Les Français ne demeurent pas plus longtemps simples spectateurs. Le 26 janvier 1666, Louis XIV se décide à déclarer la guerre à l'Angleterre.

Environ cinq cents mille livres de marchandises anglaises se trouvent magasinées à Dunkerque. Avant que l'intendant Nacquart ait reçu l'ordre de les saisir, les Anglais en ont déménagé pour quatre cents mille livres ; le reste est réclamé par des Flamands de Bruges et d'Ostende : le tour était joué (2).

(1) Nacquart à Colbert, 24 juin 1665, Arch. Nat., *Marine*, B³ 5 f. 95.— Montpezat et le bourgmestre de Flessingue à Colbert, 30 juin, 1^{er} et 2 juillet, 2 et 27 août, 29 octobre 1665, Bib. Nat. *Mé. Colb.*, 430 bis pp. 550-553 ; 431 bis f. 668, 669 ; 432 bis f. 825.

(2) Nacquart à Colbert, 27 janvier 1666, Bib. Nat., *Mé. Colb.*, 436 f. 44.

CHAPITRE II

GUERRE CONTRE L'ANGLETERRE ET GUERRE DE DÉVOLUTION

1666-1668

I

LES ÉCHOS DE LA GRANDE GUERRE

Les avis de Nacquart ont prévalu : Panetié, nommé capitaine de vaisseau, reçoit, le 31 mars 1665, le commandement de l'*Hirondelle*, de trente canons et deux cents hommes, et de la *Notre-Dame-des-Anges*, de seize canons et cent cinquante hommes, qui a pour capitaine Alexandre Jacobsen. Tous deux sont décidés à « passer vigoureusement », au cas où on les enverrait à Dieppe, comme il en est question en septembre, et où les Anglais tenteraient de les arrêter. A la fosse de Mardick, Panetié se fait fort d'empêcher n'importe quel vaisseau ennemi d'y pénétrer : il demande seulement qu'on lui adjoigne deux ou trois chaloupes pour écarter les brûlots, mais c'est d'un brûlot qu'on renforce ses deux frégates (1). Excité par le maréchal

(1) Courtin, Nacquart, Blondot, Montpezat, Chastillon à Colbert, 12 avril, 12 mai, 4 juin, septembre, 19 novembre, 10 et 13 décembre 1665, 19 mars, 26 avril 1666, Bib. Nat., *Mél. Colb.* 428 bis f. 846 ; 429 f. 385 ; 430 f. 67 ; 431 bis f. 1047 ; 432 f. 370 ; 433 f. 445 ; 434 f. 310 ; 434 bis f. 436 ; 437 f. 456. — Arch. Nat., *Marine*, B² 4 f. 417 ; B 5 f.

d'Aumont, Jacobsen, dont la frégate est bonne voilière, promet de son côté qu'il battra les deux frégates de Douvres, si jamais il les rencontre.

En fait, pour la sûreté de la fosse autant que pour la leur propre, les trois bâtiments n'en bougent pas ; si on les avait déplacés, c'eût été pour les joindre à l'armée navale qui devait rallier la flotte hollandaise commandée par Ruiter (1).

Cette flotte croise et combat durant l'été dans le voisinage de Dunkerque. Ses équipages comptent nombre de marins dunkerquois, dont les familles, anxieusement aux aguets et aux écoutes, frissonnent au grondement du canon, et se courbent sous la terreur d'une épouvantable épidémie de peste qui réduit de moitié le chiffre des habitants (2).

Le 11 juin, on compte soixante-quinze vaisseaux anglais et trente-cinq frégates défilant au large à la vue du port. A cinq heures du soir, une galiote d'avis hollandaise apporte un courrier de Ruiter : il remet au commandant de la place, M. de Chambellé, un pli le priant de recevoir les galiotes hollandaises soit à la rade, soit à la fosse, en cas de combat. A ce moment précis, la canonnade se fait entendre : les quatre-vingt-quatre vaisseaux de Ruiter, avec neuf brûlots, vingt galiotes et plusieurs pataches d'avis, ayant quitté le Texel le 6 par vent contraire, se heurtent à l'armée navale anglaise, entre Nieuport et Ostende. A neuf heu-

133. — Bib. Com. Boulogne. ms. Hamy, d'ap. Coll. Toussaint, I, 8. — E.-T. Hamy, *François Panetié*, Boulogne 1903, in-8, p. 10 et seq.

(1) Nacquart à Colbert, 27 et 30 juin 1666, Bib. Nat., *Mét. Colb.* 438 bis f. 767, 796. — *Mémoire envoyé à M. le comte d'Estrades sur la jonction de l'armée navale de S. M. avec celle de Messieurs les Etats, du 21^e may 1666*, Guerre, Arch. hist., 205 f. 16.

(2) 5323 avant l'épidémie. Cf. L. Lemaire, *la Peste de 1666 à Dunkerque*, étude médico-historique, Dunkerque, 1911, in-8.

res du soir, le vacarme n'a pas encore cessé : « On entend à tous moments des décharges de plus de cent cinquante pièces de canon, qui font retentir toute la mer. Le bruit continu fait assez connoître combien ils sont animés, et qu'ils se battent à toute outrance. » Panetié, Jacobsen, Nacquart, de Beaulieu tiennent conseil. Ils font mettre l'artillerie en état, assurent pour la nuit une « garde fort exacte », et Jacobsen est envoyé en mer avec sa frégate pour connaître l'issue de la lutte.

Le lendemain, un vaisseau de guerre anglais de soixante canons se réfugie à la rade, complètement désarmé : ses mâts, ses huniers, ses voiles, ses cordages sont ruinés. Le 13 au matin, le guetteur signale trente-cinq vaisseaux à huit lieues au large de Calais : on croit à un renfort anglais parti de Plymouth. Il fait toute diligence, et louvoie pour gagner l'amont. Trop tard ! Quelques heures après, on apprend la victoire de Ruiter (1).

Colbert a évité d'engager sa marine. Le 4 août seulement, l'*Hirondelle* et la *Notre-Dame-des-Anges* appareillent pour se joindre à la flotte de Beaufort. Le brûlot se dirige vers la Tamise avec ordre de rallier la flotte hollandaise, et de se replier sur la Zélande en cas de danger. Seule, une barque-longue du roi demeure à la fosse pour garder la rade contre les petits corsaires ennemis (2). A l'hiver, Panetié reprendra son poste ; augmenté de la *Diligente* sous Louis

(1) Ruiter au résident des Provinces-Unies à Calais, Nacquart, Chambellé, D. Faulconnier à Colbert, 11, 12, 13 et 16 juin 1666. Bib. Nat., *Mél. Colb.*, 438 f. 466, 494, 438 bis, f. 549-552, 618, 718 et seq., 796.

(2) Nacquart à Colbert, 28 juillet 1666, Bib. Nat., *Mél. Colb.*, 438 bis, f. 951, 439 f. 63.

Gabaret, et de la *Maligne* sous Brémant, il a eu pour mission d'escorter le convoi de sel des fermiers des gabelles.

Le 11 septembre, les Dunkerquois voient encore passer soixante-dix-sept grands vaisseaux et vingt-six brûlots des États-Généraux, mais aucune grande action ne s'ensuit : il faut pour cela attendre l'été de 1667 (1), où Ruiter, à la tête de soixante-huit vaisseaux, quatorze frégates, dix-huit brûlots et des transports, pénètre audacieusement dans l'embouchure de la Tamise, incendie Chatam, puis écume la mer du Nord jusque fin juillet : quand il rentre, il n'a perdu que six brûlots (2).

Pendant ce temps, Panetié escortait une seconde fois le convoi des fermiers des gabelles. Le 8 septembre, à la tête d'une petite division de quatre frégates, il reçoit la mission de garder la côte depuis Dunkerque jusqu'au Havre. Rien n'est plus utile : la Manche est alors « toute remplie » de capres de tous pays, et quantité de navires marchands français prennent malgré eux la route des ports d'Angleterre. Les Portugais ont commencé contre les Hollandais « une guerre cruelle... qui ne leur coustera que du parchemin », c'est-à-dire qu'ils délivrent des commissions en guerre à quiconque leur en demande, ... et tout le monde en souffre. De plus, depuis le 8 mai, la France est en guerre avec l'Espagne : les armateurs des Pays-Bas espagnols, ceux d'Ostende en particulier, tiennent la mer, et Panetié aura fort à faire pour les pourchasser (3). Et nos *alliés* de Flessingue profitent de la cir-

(1) Nacquart à Colbert, 12 septembre 1666. *ibid.*, 140 f. 350.

(2) *Relations* dans Arch. Nat., *Marine*, B¹ 3 f. 126.

(3) Saint-Mars, armateur dieppois, au capitaine Pierre Le Comte, commandant la *Catherine*, 21 juillet 1667, Arch. Roy. Belg., *Amirauté*,

constance pour prendre des commissions à Ostende et courir sus aux bâtiments français (1) ! Les Hollandais ont à ce moment les meilleures raisons du monde pour ne pas rompre avec l'Espagne : cinq cents navires d'Amsterdam actuellement en Espagne et en Méditerranée portent un chargement évalué à trente millions, et qui en vaudra soixante s'il arrive à bon port ! On serait mal venu à compromettre de telles richesses, maintenant que la paix de Bréda (31 juillet) a supprimé tout risque du côté des Anglais (2).

II

DUNKERQUOIS CONTRE OSTENDAIS

Pendant que les jurisconsultes discutent la validité du droit de dévolution invoqué par Louis XIV à la mort de Philippe IV, les menus actes d'hostilité s'accumulent entre sujets des deux couronnes. En avril 1665, Louis XIV doit parler fortement à l'ambassadeur d'Espagne pour obtenir la restitution d'un navire du sieur Pocquelin, que les Espagnols déclarent de bonne prise. Le gouverneur de la Flandre espagnole, marquis de Castel-Rodrigo, demande bonne justice des corsaires dunkerquois qui feraient des prises irrégulières, et montre l'exemple en donnant

carton 00.— De Lionne à d'Estrades, 6 juillet 1667, *Lettres... du comte d'Estrades*, V, 405.— *Commission* de Panetié, 8 septembre 1667, Bib. Com. Boulogne, ms. Hamy, I, 18.

(1) De Lionne à d'Estrades, 25 novembre 1667, pour faire cesser ce « scandaleux désordre entre alliez », et *Mémoire de d'Estrades aux Etats-Généraux*, 30 novembre 1667, *Lettres... du comte d'Estrades*, VI, 141, 146.

(2) D'Estrades à de Lionne, 1^{er} décembre 1667, *ibid.*, p. 158.

mainlevée de deux bâtiments français : mais il arrête au passage, à Bergues et à Furnes, les bois destinés à la construction de deux vaisseaux du roi en chantier à Dunkerque. Cette affaire se prolonge : Nacquart réclame les matériaux ; Castel-Rodrigo promet qu'ils vont suivre leur route, mais s'en tient à la promesse ; l'intendant saisit alors des marchandises envoyées d'Espagne à un marchand d'Ostende (octobre 1666). Sur quoi le corsaire ostendais Pieter de Roo, rencontrant Alexandre Jacobsen qui s'en revenait avec une prise, la lui reprend, « contre la bonne correspondance et union des deux couronnes ». Et le gros temps ayant contraint Jacobsen à se réfugier à Ostende, les officiers de l'Amirauté espagnole l'arrêtent, bien que régulièrement nanti d'une commission de l'Amiral de France ; ils saisissent sa frégate, sur la plainte d'un Anglais prétendument naturalisé hollandais. « Par subtilité », on tire la frégate de ce mauvais pas ; moins heureux, Jacobsen reste confiné à la taverne du Caetspel, sous la garde de deux sbires du prévôt général Fernando de Schonamilla.

Aussitôt, Nacquart arrête d'office trois navires flamands dans la fosse de Mardick ; des armateurs de Dunkerque en saisissent un quatrième. Le marquis de Castel-Rodrigo en réfère au marquis de La Fuente, puis réclame auprès de l'intendant ; mais Nacquart ne lâchera prise que si Jacobsen est élargi, et si les bois attendus lui parviennent (janvier 1667). D'autre part, plusieurs villes des Pays-Bas espagnols, en particulier Ostende et Bruges, sont devenues la source d'un commerce frauduleux directement contraire aux stipulations de l'article 19 du traité des Pyrénées. Pour y parer dans une certaine mesure, le roi, tout

en laissant libre le commerce assuré sous inventaire par les navires existants avant la déclaration de guerre à l'Angleterre, ou construits depuis dans ces villes, déclare de bonne prise tout navire de construction anglaise ou autre, que les Ostendais prétendraient avoir acheté depuis cette déclaration (1).

La rupture ne surprend personne. Les corsaires d'Ostende entrent en scène avec une inquiétante activité. Ils sont quarante environ, frégates de vingt à quarante canons pour moitié, et le reste plus faiblement armé (2).

En peu de temps (janvier 1668), une centaine de petits bâtiments français deviennent leur proie et sont conduits en Espagne, en Flandre, en Angleterre, en Zélande. Un ostendais de six canons seulement, sorti le 23 décembre 1667, passe en rade si près de Dunkerque qu'on peut dénombrer les hommes de son équipage, et le lendemain, au vu de tous, il enlève une bellandre chargée de vins, prête à entrer au port. Du reste, Flamands de Dunkerque et Flamands d'Ostende n'éprouvent pas une animosité farouche les uns contre les autres; deux petits corsaires de deux canons chacun, un ostendais et un dunkerquois, se rencontrent en rade : ils se reconnaissent, et inconti-

(1) Montpezat et Nacquart à Colbert, 23 avril 1665, 28 juillet, octobre 1666, 18-22 janvier 1667, Bib. Nat., *Mél. Colb.*, 428 bis f. 1024, 438 bis f. 951, 441 f. 17, 443 f. 95, 139. 516. — Déposition de Cornil Pérard, 27 décembre 1666, *ibid.*, 443 f. 95-101 et *Clairambault*, 532 f. 146. — Guerre, *Arch. hist.*, 205 f. 77. — Jal, *Duquesne et la Marine de son temps*, I, 516.

(2) Capitaines : Erasme de Brauwer, Christophe de Vinck, Pierre Morel, Jean Copman, Claës et Pieter de Rudder, Anthoine Montague, Pieter Tessen, Pieter de Roo, Abraham Faes, Kery, Pasquier de Moor, Willem Pieters, Clinckaert, Stotaert, Laurens Joncblout, et ce Jacob de Vrieze, qui peu de temps auparavant commandait une flûte du roi à Dunkerque. — *Mémoires de Brodart*, 14 et 31 janvier 1668, *Arch. Nat.*, *Marine*, B³ 7 f. 9 et 18

nent mettent le cap l'un à l'est, et l'autre à l'ouest (1).

En mer, les capres d'Ostende imitent les procédés que les Hollandais appliquèrent aux gens du capitaine Tosse, entr'autres. Par deux fois, ils arrêtent des bâtiments anglais dont les capitaines sont français : ils introduisent ces capitaines dans des sacs et les plongent dans la mer, pour leur faire avouer qu'ils transportent des marchandises françaises. Mais la malchance d'une tourmente les contraint ensuite à relâcher dans un port d'Angleterre : les marchands anglais lésés font saisir leurs navires et jeter les capitaines ostendais en prison, sans préjudice des indemnités réclamées (2).

Les deux frégates du roi, l'*Hirondelle* et la *Notre-Dame-des-Anges*, sont continuellement en chasse. La première est un vieux bâtiment de faible ressource : de récentes avaries le rendent complètement inutilisable (3), et Panetié obtient de passer avec son équipage sur le *Dunkerquois*, de quarante-six canons et quatre cents hommes, récemment construit à Dunkerque avec le *Flamand*. « Le *Dunkerquois* à lui seul n'appréhende pas tous les bâtiments d'Ostende ensemble (4). »

Panetié et Alexandre Jacobsen ramènent plusieurs

(1) Les armateurs d'Ostende qui n'ont pu trouver le débit de leurs cargaisons de morues les vendent à Dunkerque, même à perte, trois sous la couple vendue ordinairement quinze sous.

(2) Brodart à Colbert, 25 décembre 1667, 8 et 18 janvier, 5 et 12 février 1668, Bib. Nat., *Mél. Colb.*, 147 f. 102, 253, 176 f. 19. — Arch. Nat., *Marine*, B³ 7 f. 20 et 24.

(3) En janvier 1668, elle s'échoue dans la fosse de Mardick ; la *Notre-Dame-des-Anges* est désarmée au Havre en juin. — Arch. Nat., *Marine*, B³ 7 f. 14 et 73.

(4) Colbert à Panetié, 17 octobre 16667, Bib. Com. Boulogne, ms. Hamy. d'ap. Coll. Toussaint, I, 20. — Brodart à Colbert, 25 décembre 1667, 4 et 8 janvier, 3 mars 1668, Bib. Nat., *Mél. Colb.*, 147 f. 64, 102, 152 f. 201, 176 f. 19. — Arch. Nat., *Marine*, B³ 7 f. 45.

prises ; le premier réussit même à délivrer un vaisseau de la Compagnie des Indes Occidentales assiégé dans Plymouth (1). Mais le butin est maigre comparé à celui que Colbert rêve de voir entrer à Dunkerque. Maigres, il est vrai, sont les éléments dont le ministre dispose pour la course, malgré les encouragements qu'il prodigue.

Au début de la guerre, le duc d'Aumont ne se contente pas d'organiser le long des côtes de son gouvernement un service de batteurs d'estrade contre les tentatives de débarquement des croiseurs anglais qui couvrent la mer, pendant que le gros de leurs flottes stationne aux Dunes. Il arme sa frégate. Conjointement avec plusieurs particuliers de Dunkerque, désireux d'armer en course, il demande quels navires on pourra arrêter valablement : tous, répond Colbert, sauf les Hollandais, afin de s'assurer qu'ils ne transportent pas de marchandises de contrebande. Et l'intendant promet des grâces aux armateurs : en premier lieu, la diminution des frais d'Amirauté et la simplification de la procédure (2).

Le désir des Hollandais est identique : plus il sortira de frégates des ports français de la Manche et de la mer du Nord, et moins ils auront à craindre les petits

(1) Sur les croisières de Panetié et de Jacobsen. cf. encore : Bib. Nat., *Mél. Colb.*, 134 bis f. 426, 135 f. 561, 566, 568, 136 f. 26, 147 f. 152, 255. 260. — Arch. Nat., *Marine*, B² 3 f. 51, 96, 122, 138, 214, 286, 4 f. 23, 79, 108, 5 f. 68, 71, 6 f. 48, 874, 7 f. 45-83 ; B³ 7 f. 8 ; B⁴ 3 f. 91.

(2) C'est l'objet de l'enquête menée en 1667 dans les ports du Ponant, de Dunkerque à Hendaye, par Nicolas de La Reynie, le futur lieutenant-général de police de la prévôté de Paris. — Ses *Instructions*, décembre 1666, Guerre, *Arch. hist.*, 205 f. 115. — Jal, *Abraham Duquesne...* I, 478. — Le duc d'Aumont à Colbert, 24 février 1666, Bib. Nat., *Mél. Colb.*, 136 f. 429. — Colbert au duc d'Aumont et à Nacquart, 2 et 19 mars 1666, Arch. Nat., *Marine*, B² 5 f. 304, 417.

bâtiments anglais « qui ruinent plus les marchands que les grands vaisseaux (1) ».

Peu nombreux sont alors les capitaines à Dunkerque, et vers la fin de 1666 seulement ils témoignent quelque activité. Outre Panetié et Alexandre Jacobsen, outre deux Calaisiens, Simon Coinet et Noël le Roux, on en compte à peine une douzaine (2). Que sont donc devenus ceux de la précédente guerre, les champions de la lutte contre les ennemis de l'Espagne? A peine en est-il resté en pays flamand, à Nieuport et à Ostende; fait assez inattendu, quelques-uns ont pris du service en Angleterre; le plus grand nombre, attiré par la haute paie des États, monte les vaisseaux hollandais qui se battent contre la marine anglaise. Des volontaires français, gens de qualité, ont fait comme eux, et se distinguent sous Ruiter (3).

L'illustre amiral connaît bien les Dunkerquois. Au temps où leur pavillon était ennemi, il prit contact avec eux. En 1637, il commandait l'un des corsaires armés alors par un groupe de marchands; le capitaine Juste Van Sluis également: tous deux de compagnie capturent deux bâtiments français. Au partage du butin, leurs équipages se querellent. Ruiter doit subir

(1) Cependant, par mesure de précaution, de Witt demande au comte d'Estrades un passeport « au cas que les frégates de Dunkerque rencontraient les navires qui porteront le bagage des ambassadeurs ». — D'Estrades au roi, 4 novembre 1666 et 7 avril 1667, *Lettres... du comte d'Estrades*, IV, 570, V, 145.

(2) Jean Backer, Jacob Bullinck, Jacques de Clerc, Pieter Coorman, Joseph Folaert, Henri-Laurens de Vrieze, Jean Moor, Willem Pieters, Cornil Reeme, Michel Van den Kerckhove, Pieter Van Gelder.

(3) Le comte de Guiche et son beau-frère le prince de Monaco, le baron de Busca, les chevaliers Philippe de Lorraine, Cayois, de Coislin, Dampierre, et les marquis de La Ferté, ces deux derniers exilés de France pour avoir contrevenu aux ordonnances sur le duel. — Brandt, *Vie de Michel de Ruiter*, Amsterdam, 1698, in-fol., pp. 368, 370, 377. — Jal, *Abraham Duquesne... I*, 420-423.

la volonté du sien qui exige le débarquement. Il prend seul le chemin du port. Près de Blankenberghe, une escadre de treize dunkerquois s'apprête à fondre sur lui : « Comme il vit que tout son courage lui seroit inutile et qu'il y auroit trop de témérité à les attendre, il crut qu'il devoit se réserver pour des actions plus favorables, et fit force de voiles pour éviter ce danger, à quoi lui servit beaucoup un brouillard qui survint. »

Autre aventure : revenant de France avec plusieurs navires, il tombe au milieu des Dunkerquois. Ses compagnons éteignent leurs feux, sont quand même reconnus et pris. Ruiter au contraire allume autant de feux qu'un gros vaisseau de guerre... et l'ennemi le laisse passer ! En 1647, seul de toute une flotte marchande venant d'Irlande et réfugiée dans un port anglais par crainte des Dunkerquois, il ose se risquer au large. Sa cargaison comportait du vieux beurre, gâté : il en enduit son bateau. Le premier capre dunkerquois qu'il rencontre l'attaque et prend pied sur son bord. « Mais le beurre avoit rendu le pont si glissant que les ennemis ne trouvoient point de prise ferme, et ne pouvoient se tenir debout. Ils glissoient et tomboient les uns sur les autres comme s'ils eussent été sur une glace ; de sorte qu'après un assés léger combat, il fut aisé de les chasser. » Une autre ruse lui permit, en se faisant passer pour plus fort qu'il n'était en réalité, d'opérer une reprise sur un dunkerquois mieux armé que lui (1).

Aujourd'hui, Ruiter est un des plus grands marins de son temps. Ses anciens adversaires se rangent sans rancune sous ses ordres, cependant que des Hol-

(1) Brandt, *Vie de Michel de Ruiter*, 6-12.

landais prennent des commissions de l'amiral de France (1).

Les Etats-Généraux ont autorisé le roi de France à arrêter tous les déserteurs français, en quelque lieu qu'ils soient réfugiés; ils lui permettent d'équiper de matelots français et hollandais l'escadre qu'il a fait construire à Amsterdam (2). Louis XIV préférerait voir ses gens de mer revenir à Dunkerque. Combien il serait « aise » que la course y reflurît comme autrefois ! Pour y engager les Dunkerquois, il les assure du maintien de leurs privilèges; il compte acheter six petites frégates qu'il leur donnera pour armer en guerre, montées d'équipages exclusivement dunkerquois. Il facilitera à leur avantage la liquidation des prises. S'il le faut, pour montrer l'exemple, Jacobsen sera distrait de son service de garde et d'escorte, qui néanmoins sera assuré aux frais du roi et au profit des marchands. Le roi le répète aux intendants Nacquart et Brodard : qu'ils « emploient toute leur industrie pour obliger les capitaines et autres gens de mer qui sont à Dunkerque de recommencer la guerre qu'ils ont autrefois fait avec tant de gloire et de succès en les faisant gagner, et obliger par là ceux qui se sont retirés à y revenir, comme aussy à augmenter le commerce de ladite ville (3) ». Une gratification de dix pistoles récompense le capitaine de Clerc, qui a résisté victorieusement à deux corvettes ostendaises plus fortes que lui. Brodard et de Tracy en sollicitent une autre de vingt pistoles pour un arma-

(1) *Mémoire des prisonniers anglois qui sont à Dunkerque*, novembre 1666. Bib. Nat., *Mél. Colb.*, 106 f. 770.

(2) Bib. Nat., *Mél. Colb.*, 142 f. 177, 346. — Jal, *Abraham Daguesne*... I, 468.

(3) *Instructions à Nacquart et à Brodard*, Arch. Nat., *Marine*, B² 7 f. 73.

teur de quatre canons, qui réussit à prendre une de ces corvettes (1). Le Règlement d'échange des prisonniers prescrivait leur mise en liberté sans rançon : le roi autorise les armateurs dunkerquois à rançonner les leurs : « Aussibien, ils meurent tous dans les prisons. » Bénéfice appréciable : les Omaer tirent des leurs vingt-cinq écus par capitaine, dix écus par lieutenant, dix francs par soldat, et échangent les matelots homme pour homme (2).

Malgré ces encouragements et ces efforts, les gens de mer de Dunkerque ne regagnent leur ville natale en nombre appréciable qu'après la signature de la paix avec l'Espagne (Aix-la-Chapelle, 2 mai 1668) (3). Plusieurs des capitaines corsaires prennent alors le commandement des vaisseaux armés en guerre et en marchandises, qui, de 1668 à 1670, au nombre de huit, allèrent de Dunkerque commercer au Portugal, à la côte de Guinée, aux Iles de l'Amérique (4), cependant que le *Dunkerquois* était désigné pour l'expédition de Candie, et le *Flamand* doublé en cuivre pour se rendre aux Indes orientales (5).

(1) Bib. nat., *Mél. Colb.*, 148 f. 251. — Arch. Nat., *Marine*, B³ 7 f. 63. — Arch. Com. Dunk., 342, II, 171.

(2) Ordres à Chambellé, 15 janvier, 11 février, 3 octobre 1667, Arch. Nat., *Marine*, B² 4 f. 205, 268, 6 f. 43, 7 f. 9. — Chambellé à Colbert, 22 septembre, 20 octobre 1667, Bib. Nat., *Mél. Colb.*, 145 f. 237, 475.

(3) « Il est sans difficulté que les habitants de Dunkerque qui avoient pris des lettres de naturalité et de bourgeoisie en Hollande et en Angleterre pendant le temps que la guerre avec l'Espagne a duré, venant reprendre leur ancienne demeure dans ceste ville-là, il est nécessaire qu'ils passent une déclaration entre les mains du Magistrat qu'ils ne ne prétendent plus se servir en quelque manière que ce soit des lettres cy-devant obtenues dans les pays estrangers. » — Colbert au Magistrat de Dunkerque, 22 juin 1668, Arch. Com. Dunk., 342, II, 161.

(4) Arch. Nat., *Marine*, C⁴ 244, *passim*.

(5) En 1675 arrivent à Dunkerque quatre-vingt-trois matelots et soldats venus des prisons de Hollande, pris aux Indes orientales sur plusieurs vaisseaux du roi, dont le *Flamand*. — Arch. Nat., *Marine*, B² 8 f. 133, 9 f. 242 ; B⁴ 6 f. 408.

III

LE RENVERSEMENT DES ALLIANCES

Ici, comme partout, Colbert poursuit avec une inébranlable volonté et un ardent patriotisme sa politique économique française. Il veut détourner des Pays-Bas espagnols au profit de la Flandre française et des Pays Reconquis le courant commercial traditionnel de ces régions avec l'Espagne. Il hâte la construction de deux vaisseaux qui y seront spécialement affectés (1). Mais il sait, suivant l'expression du vieil historien Faulconnier, « comme il est difficile que les divers intérêts des Princes les laissent longtemps vivre en paix », et il prépare la guerre probable.

Pour la première fois, il affirme nettement son intention de reconstituer l'ancienne escadre de course, dans les instructions au nouveau commissaire général de la Marine à Dunkerque, Gravier, le 5 octobre 1669. Son effort tenace réalisera victorieusement le projet, mais quelle énergie et quelle intelligence il lui aura fallu déployer pour renverser les obstacles ! La formule présente est élastique : le roi veut entretenir toujours une escadre de six vaisseaux à Dunkerque, aussi grands que l'entrée du port le permettra. C'est déjà dire que l'amélioration du port entraînera l'augmentation de l'escadre (2).

L'outillage administratif et judiciaire ne préoccupe

(1) 21 juin 1669, Bib. Nat., ms. franç. 8025 f. 27.

(2) Arch. Nat., *Marine*, B² 8 f. 151 ; B³ 8 f. 8.

pas moins le ministre que l'outillage matériel (1). Depuis 1662, le subdélégué de l'intendant de Picardie auquel ressortit Dunkerque est en même temps commissaire général de la Marine et lieutenant-général de l'Amirauté. Bientôt le commissaire de la Marine sera remplacé par un intendant, et ne se confondra plus avec le lieutenant général de l'Amirauté. Le siège d'Amirauté, installé à Dunkerque lors de la première conquête (Déclaration du 2 mai 1647), avait été transféré à Gravelines (Lettres du 21 juillet 1659), quand la ville retomba au pouvoir des Espagnols. Il n'en avait plus bougé depuis lors. A l'heure actuelle, son rétablissement à Dunkerque s'impose : un arrêt du Conseil y pourvoit le 14 août 1671, révoque les lettres de 1659, et confirme la déclaration de 1647 (2). Cette mesure est prise après un séjour du roi qui dure du 3 au 27 mai ; Louis XIV a tenu à contrôler personnellement la marche des travaux de défense : trente mille hommes d'infanterie répartis en trois équipes se relayaient sans relâche sur les chantiers.

Entre les alliés de la veille, la France et la Hollande, la tension n'a fait que s'accroître. De toute évidence, la guerre est fatale. Le 3 août 1671, Panetié, qui commande l'*Aleyon*, reçoit de Colbert ces lignes significatives : « Sa Majesté ne doute pas que si vous rencontriez quelque vaisseau hollandois qui fasse difficulté de vous saluer, vous ne fassiez votre devoir (3). »

Le renouvellement du traité de paix entre la France

(1) Sur l'administration de la Marine à Dunkerque depuis 1662 jusqu'à nos jours, cf. Emile Mancel, *L'Arsenal de la Marine et les chefs maritimes à Dunkerque* (1662-1899), Dunkerque, 1901, in-8.

(2) Ces textes et le procès-verbal d'installation, dans Arch. Nat., *Marine* C¹ 245 f. 50, et aussi dans Arch. Com. Dunk., 201.

(3) Arch. Nat., *Marine*, B² 15 f. 48.

et l'Angleterre, le 7 janvier 1672, précise le renversement des alliances. L'Angleterre prend les devants, détache vingt-quatre frégates pour râfler tous les bâtiments hollandais dans la Manche, et déclare la guerre aux Provinces-Unies (mars 1672). La France la déclare à son tour le 6 avril (1).

Les Etats-Généraux réussissent à liguier contre nous l'Autriche, l'Espagne, le Danemark, le Brandebourg, la Saxe, le Holstein ; après deux ans de lutte, l'Angleterre conclura sa paix séparément. Sauf les Suédois, dont la neutralité sera peu bienveillante, les marins français ne rencontreront en mer que des ennemis.

(1) Bellinzani à Colbert, 20 mars 1672, Bib. Nat., *Mél. Colb.*, 158 f. 382. — La déclaration de guerre du 3 avril est enregistrée à Dunkerque le 14. — Arch. Nat., *Marine*, C¹ 245 f. 73.

CHAPITRE III

LA GUERRE DE HOLLANDE

(1672-1678)

I

LES CORSAIRES ENNEMIS

Quatre grandes actions sur mer marquent le début de la guerre de Hollande. Sitôt les hostilités ouvertes, la flotte hollandaise fait voile vers la Manche ; elle détache trois vaisseaux et une petite patache pour surveiller la rade de Dunkerque et protéger son passage (17 mai 1672). Quelques jours plus tard, les barques-longues du roi, emportant douze pilotes familiers avec les bancs de Flandre et de Hollande, sortent facilement et vont rallier la flotte de l'amiral d'Estrées. Les flottes combinées de France et d'Angleterre rencontrent celle des Etats à Solebay, le 7 juin : les Hollandais sont repoussés et regagnent leurs ports. A l'automne, lorsque d'Estrées repasse dans la Manche, il renvoie à leur port d'attache les barques-longues de Dunkerque, que l'intendant Hubert fait désarmer. En 1673, ces bâtiments prennent part aux trois batailles navales qui marque la campagne.

Si la contribution du port de Dunkerque en navires a été faible, en revanche, l'armée navale en a tiré d'importants secours en munitions et agrès, en vieux

linge, en médicaments, et s'y est débarrassé de blessés et de malades. Les magasins de l'Arsenal avaient été approvisionnés en conséquence, et, pour renouveler les stocks avantageusement, l'intendant achète parmi les marchandises des prises tout ce qu'il peut se procurer à bon compte en mâts, planches, chanvre et cordages (1).

Malheureusement, le roi n'a pu laisser qu'une double-chaloupe pour la garde du port, et les Hollandais ont lancé une nuée de corsaires qui s'attachent à ruiner le commerce français: ils opèrent à peu près impunément à la faveur de la guerre d'escadres. En six mois, « ils sont devenus sy riches par leurs volleries qu'on croit qu'ils s'en abstiendront difficilement, quand mesme la paix se feroit ». Douze vaisseaux de guerre et huit brûlots qui sortent du Texel en décembre 1672 font route au Nord en compagnie d'une dizaine de corsaires. Dix autres corsaires de cent à cent cinquante hommes chacun s'apprentent à partir de Zélande avec cinq autres vaisseaux de guerre. Ils sont en rade de Sainte-Hélène une escadre, qui guette les navires français venant y faire de l'eau. Cinq ou six croisent jusque dans les parages des Canaries.

Middelbourg et Flessingue, où l'on a abattu une grosse tour et peint les murailles afin de tromper les pilotes ennemis, fournissent le gros appoint: cent trente corsaires, dont soixante absolument neufs. Ils sont armés de six à trente canons. Ils ont rempli les

(1) Les 25 et 26 mai 1672, on tire de l'Arsenal 100.180 livres d poudre, 11.320 boulets, 1.000 douzaines de peaux de parchemin, 200 grenades, 2.000 livres de mèche, 60 avirons, du fil à voile, des vieux cordages en quantité, et un assortiment complet de médicaments. De même en 1673. Les 15-18 juillet, on débarque à Dunkerque 80 blessés et 50 malades. — Arch. Nat., *Marine*, B² 21 f. 75, 22 f. 65; B³ 42 f. 81, 117, 118, 193. — Bib. Nat., *Mét. Colb.*, 464 f. 655.

ports d'Espagne des bâtiments anglais qu'ils ont pris, et attendent la première occasion favorable pour ramener ce butin en toute sûreté. Ils couvraient littéralement la Manche. Ils coulent sans hésiter tout navire qui revient léger. Pendant la campagne de 1673, le chevalier de Châteaurenault est spécialement chargé de les pourchasser (1).

Aux Zélandais s'ajoutent les corsaires d'Ostende. Quelques-uns sont équipés de cent à cent cinquante hommes; la plupart sont de petits bâtiments armés au plus de deux à six canons, mais ils « font plus de mal que de grands bastimens ». De Dunkerque à Boulogne ils se postent le long de la côte, dix entre Dunkerque et Calais, huit entre Calais et Boulogne, et quatre devant Gravelines: « Il est presque impossible à un bâtiment de naviguer sans grand péril. » Les belandriers qui apportent les pierres de Boulogne exigent d'être assurés contre eux. En avril 1674, quatorze navires chargés de vins et d'eaux-de-vie pour des marchands de Dunkerque deviennent leur proie. Ils reprennent à l'arrivée au port les prises que commencent à faire les capres dunkerquois, et ces revers découragent complètement la première ardeur des armateurs. « Les vaisseaux du Roy sont plus fins voiliers et mieux artillés, mais ont moins d'hommes à bord, » c'est-à-dire que les barques-longues ne sont pas de force à leur résister. Le 11 mai, ils se lancent à quatre sur la *Hardie*, que commande Dantzé: poursuivie depuis Calais, elle n'a d'autre ressource que de

(1) 7 juillet et août 1673, Arch. Nat., *Marine*, B² 23 f. 100, 123. — Hubert à Colbert, 3 mai, 25 juillet, 11, 18 et 19 août, 11 septembre 1672, *ibid.*, B² 12 f. 71, 128, 141, 150, 174 et 15 f. 98. — *Relation de l'état présent de la Hollande tant par mer que par terre*, *ibid.*, B² 4 f. 376.

se réfugier à la fosse de Mardick. Trois autres s'attachent à une des barques-longues envoyée dans le Pas-de-Calais, et l'obligent à rentrer. Selingue ne peut qu'échouer la *Fidèle* à la côte de Boulogne pour éviter d'être pris. Pour s'emparer d'un petit corsaire ostendais de vingt-deux hommes et deux canons, la frégate du roi la *Mignonne* doit s'adjoindre deux barques-longues. Des marchands de Dunkerque se décident à chercher une protection plus efficace en Angleterre, et vont y demander le convoi. Cette situation ne pouvait durer (1).

II

LA COURSE SE RELÈVE A DUNKERQUE

Les débuts d'une guerre sont la période la plus favorable à la course. Les Hollandais et les Ostendais en ont profité aux dépens des marines de France et d'Angleterre. Faute de navires, les Dunkerquois ont laissé échapper de magnifiques occasions : dans la première quinzaine d'août, deux frégates de moyenne force auraient pu facilement récupérer pour cinquante mille écus de reprises sur les corsaires ennemis. En mai, une frégate de vingt canons aurait suffi pour enlever une soixantaine de flûtes transportant du sel et qui avaient suivi la route du Nord-Ecosse : seuls, deux petits corsaires se mirent à leurs trousses et en ramenèrent quatre (2). L'insuffisance de navires est déplo-

(1) Hubert à Colbert, avril, mai, septembre 1674. Arch. Nat., *Marine*, B³ 12 f. 134, 17 f. 33-37, 78, 86-104. — Gilliodts Van Severen, *Cartulaire de l'ancienne estaple de Bruges*, IV, 496.

(2) Hubert et de Combes à Colbert, 17 et 22 mai, 18 août 1672, Arch. Nat., *Marine*, B³ 12 f. 79, 81, 153.

nable : les armateurs particuliers ne peuvent utiliser les barques-longues du roi, puisqu'elles naviguent à la suite de l'armée navale, et comme ils ne disposent que de bâtiments trop faibles, ils s'adressent au roi avec insistance pour qu'il leur en accorde des siens. Dans les négociations qui s'engagent, deux courants d'intérêts se heurtent : le roi veut que les navires prêtés assurent le service d'escorte le long des côtes; les armateurs n'entendent les employer qu'à la course, depuis la Manche jusqu'à Hambourg (1).

Les hommes sont là pour les monter. Aux marins indigènes revenus dans leurs foyers s'ajoutent des immigrants de Calais, de Boulogne, de la Picardie, et des Zélandais. Des commissions en guerre sont accordées à des Anglais, sous condition de fournir de bonnes cautions et de ramener leurs prises dans les ports du royaume (2) : l'amiral de France, comte de Toulouse, s'élève contre la prétention du roi d'Angleterre, qui, sur les prises de ces corsaires, veut lever à son profit le droit du dixième (3).

La faiblesse de leurs moyens ne diminue pas l'audace des capres. « Un corsaire d'icy n'a pas esté vingt-quatre heures dehors sans reprendre trois prises, deux françoises et l'autre angloise. Rencontrant en son

(1) Hubert à Colbert. 30 juillet, 18 août, 4 septembre 1672, Arch. Nat., *Marine* B³ 12 f. 134, 155-158.

(2) *Rolle des capitaines et maîtres de navire, pilotes, bellandriers, pêcheurs, matelots, charpentiers, calfateurs et autres gens servants à la mer demeurants en la ville de Dunkerque, dressé par Henri Lombart, chevalier, seigneur d'Herbigny, commissaire départi pour la visite des ports, et Pierre Gravier, commissaire départi à l'intendance de la Marine à Dunkerque*, 29 juillet 1671; *Rolle des Classes*, 1^{er} janvier 1674; Liste de Calaisiens, 11 juin 1672; Colbert à Hubert, 18 août 1674. — Arch. Nat., *Marine*, C¹ 245 f. 35, 246 f. 113-118; B² 12 f. 131.

(3) Arch. Nat., *Marine*, F² 71.

chemin un corsaire ennemy qui conduisoit trois autres prises, l'aborda par deux fois ; aiant perdu ses cinq officiers, le reste de l'équipage ne voullant plus combattre, fut obligé de s'en revenir icy avec ses trois prises, laissant son ennemy du moins aussy maltraité que luy, car le bruict est venu que le commandant y a esté tué. » Un simple pêcheur sollicite et obtient une commission en guerre : il compte enlever sur les côtes de Hollande les bâtimens qui naviguent sans défiance de port à port (1). Au fur et à mesure de leur mise en mer, les corsaires prennent la route de Hollande, ne quittent pas les parages du Texel et la proximité des grands ports. Leurs croisières en deviennent d'autant plus lucratives (2). Colbert les donne en exemple aux Malouins, dont les frégates « ne feront rien tant qu'elles demeureront dans la Manche et si elles ne taschent d'approcher de Hollande. Les petits bastiments armés en course à Dunkerque ont gagné cette année cinq cents mille escus, parce que les armateurs les ont fait aller vers le Texel et le Vlieland, et qu'ils n'ont fait aucun voyage sans ramener un, deux, trois, ou quatre vaisseaux (3) ».

Il déjoue l'effet des ventes simulées, consenties par les Hollandais à divers neutres, en décidant que tout

(1) Hubert à Colbert, 21 août, 30 octobre 1672, Arch. Nat., *Marine*, B³ 42 f. 155, 205.

(2) *Mémoire* à Hubert, 17 septembre 1672 ; Hubert à Colbert, 2 avril, 21 décembre 1673, Arch. Nat., *Marine*, B² 47 f. 86 ; B³ 45 f. 56, 194. — Les capitaines Mathieu Van Acker et Josse Bommelaer font même deux prises sur Ameland ; la Dame de cette île demande à d'Estrades le bénéfice de la neutralité dont elle jouit du temps de la guerre de Quatre-vingts ans. — *Lettre* de la dame d'Ameland à S. E. d'Estrades, gouverneur de Dunkerque, en son absence au commandant de ladite ville, 6 septembre 1173, *ibid.*, B³ 48 f. 484.

(3) Colbert à Eon, armateur à Saint-Malo, 30 novembre 1674, P. Clément, *Lettres de Colbert*, Section Commerce, 283.

navire acheté de leurs mains depuis la déclaration de guerre sera de bonne prise (1). Il ne promet pas en vain « toutes sortes de bons traitements » aux armateurs. Hubert proposait une médaille du roi à tout capteur d'un corsaire ennemi; Colbert accorde davantage : l'entière propriété du corsaire pris, et une gratification de cinq cents livres par canon (2).

Sitôt que le roi le peut, il prête ses navires aux particuliers qui les demandent, et, le cas se présentant de plus en plus souvent, un règlement fixe les conditions du prêt : les vaisseaux des quatre premiers rangs en sont exclus ; le roi n'accorde que ceux du cinquième rang, les frégates légères, les brûlots ou les barques-longues. Les armateurs les prennent dans l'état où ils se trouvent, avec leurs agrès, armes, canons de fer, poudres et munitions. En cas de nécessité, ils les radoubent à leurs frais, et se remboursent sur les prises, comme pour les agrès et apparaux de rechange. Ils fournissent les vivres, lèvent les équipages aux conditions ordinaires et sans pouvoir les prendre dans la classe de service, à moins d'un ordre exprès ; ils déterminent à leur gré le nombre des matelots et des soldats. A la liquidation des prises, les frais de justice et le dixième de l'Amiral sont prélevés après les frais de radoub, de rechanges, de remise en état, et le remplacement des consommations ; le reste est réparti en trois tiers : l'un au roi pour son navire, le deuxième aux armateurs pour leurs frais d'armement, de vivres

(1) Arch. Nat., E 4767 f. 161.

(2) *Mémoire* à Hubert, Hubert à Colbert, *Circulaire* aux officiers des Amirautés, 17 septembre, 9 octobre, 5 décembre 1672, Arch. Nat., *Marine*, B² 47 f. 86, 49 f. 783 ; B³ 42 f. 193.

et les avances à l'équipage, le troisième aux équipages (1).

Les bâtiments du roi à Dunkerque (2) ne sont prêtés à des particuliers que le jour où l'on décide de ne pas les envoyer garder les pêcheurs, comme il en avait primitivement été question, et où ce service est assuré par la division de Panetié (3) et celle du chevalier Edward Spragg, qui, spécialement destinée à la poursuite des pêcheurs hollandais, en ramène vingt et un (4).

Lorsqu'elles ne naviguent pas avec l'armée navale, les barques-longues font donc la course pour le roi et les particuliers. On en laisse une ou deux à la fosse de Mardick par mesure de précaution ; les autres sont échelonnées du Vlie à la Meuse, et devant la Meuse et Flessingue. Elles observent la mer et les ports de

(1) *Règlement sur les conditions auxquelles les vaisseaux du Roy pourront être donnés à des particuliers pour armer en cours*, 5 octobre 1674. Arch. Nat., *Marine*, B² 25 f. 166.

(2) Deux petites frégates, la *Mignonne* et la *Trompeuse*, de 8 à 12 canons, une double chaloupe, et neuf barques-longues :

la <i>Hardie</i>	4 canons.	25 hommes.	du Fay, capitaine.
l' <i>Entreprenante</i> ...	4	25	de La Preille.
l' <i>Assurée</i>	4	25	du Vignau.
l' <i>Adroite</i>	4	20	Nicolas Noux.
la <i>Fidèle</i>	2	20	d'Armanville.
la <i>Ferme</i>	2	20	de Beauregard.
la <i>Fine</i>	3	20	de Lévy.
la <i>Pouponne</i>	2	20	de Beaumanoir.
l' <i>Inconnue</i>	2	20	de Sédirac.

Etat des barques-longues que S. M. a fait armer à Dunkerque, 11 mai 1674, Bib. Nat., *Clairambault*, 863 f. 93. — En mars 1674, les capitaines de la *Hardie*, l'*Entreprenante*, la *Fidèle*, l'*Assurée*, l'*Adroite*, sont Dantzé, de Beauregard, de La Borde, Dumesay, de Mézières. — Arch. Nat., *Marine*, B² 25 f. 14, 20 f. 208.

(3) L'*Heureux*, cap. Panetié ; l'*Alcyon*, cap. Bléor ; le *Duc*, cap. Sebeville ; le *Galant*, cap. Flacourt ; le *Hardi*, cap. La Roque-Fontier ; l'*Arrogant*, cap. Villeneuve-Ferrière.

(4) *Mémoire du roi et lettres à Hubert*, août, novembre 1672, mars, avril 1673, Arch. Nat., *Marine*, B² 47 f. 38, 186, 125, 19 f. 545, 24 f. 90, 181.

Hollande. Elles croisent aussi au Pas-de-Calais. Le capitaine de l'*Adroite*, Nicolas Noux, le premier Flamand employé au commandement d'un navire du roi, est spécialement détaché à l'amiral d'Estrées pour lui communiquer les renseignements recueillis. L'amiral « se loue extrêmement » de ses services, et, à la fin de la campagne, le fait entretenir à cent livres par mois pendant l'hiver (1).

Malgré leur faiblesse et leur infériorité numérique, les barques-longues, éprouvées au début, ne tardent pas à se distinguer (2). Le 20 mai 1674, Dantzé ramenait en rade de Calais une reprise de charbon qu'il venait de faire sur les Ostendais : deux capres d'Ostende surviennent qui la lui arrachent à l'improviste, l'obligent à se ranger sous le canon du *Risban*, et prennent en même temps un second navire chargé de vins d'Espagne. Mais ils ont vent contraire pour emmener leur butin. On s'en aperçoit de Calais : deux frégates corsaires, sous Noël Le Roux et Le Hocq, se lancent à leur poursuite, favorisées par la marée ; celle de Le Hocq casse sa grande vergue et s'arrête : Dantzé et Le Roux continuent la chasse, et non seulement reprennent un des navires marchands, mais encore s'emparent de l'un des capres ostendais. Nommé capitaine de frégate légère, Dantzé reçoit de plus six cents livres de gratification (2 avril 1676) (3).

En 1675, Pierre Loeillot enlève une frégate de douze

(1) Colbert à Hubert, 1673-1674. Hubert à Colbert, 1672-1674. Arch. Nat., *Marine*, B² 24 f. 89, 106, 118, 155, 169, 210, 501, 530, 575, 600 bis, 22 f. 356, 25 f. 116, 26 f. 87, 163, 167 ; B³ 42 f. 193, 45 f. 57, 67, 74, 78, 86, 98, 162, 17 f. 18, 19.

(2) Sur les croisières des barques-longues, cf. Arch. Nat., *Marine*, C 245 à 248, *passim*.

(3) Arch. Nat., *Marine*, B¹ 5 f. 601 ; *Agenda*, B³ 21 f. 507.

canons (1). Le 19 janvier, Selingue se bat pendant trois heures à portée de pistolet contre deux capres ostendais de huit et six canons, pour les amuser pendant que les bellandres qu'il escorte filent en sûreté (2).

Désormais, les corsaires hollandais ne peuvent plus sans danger faire passer le Pas-de-Calais à leurs prises de la Manche : leur seule ressource est de les diriger sur les ports d'Espagne. Le tiers du roi s'additionne en colonnes de plus en plus allongées : les Etats-Généraux offrent une chaîne d'or à qui s'emparera de l'une des barques-longues de Dunkerque (3).

III

L'ESCADRE DU PAS-DE-CALAIS

Cet embryon d'organisation est encore loin de l'escadre légère rêvée par Colbert. En dépit de leur activité, les deux petites frégates et les barques-longues ne peuvent empêcher les capres ennemis d'enlever en chemin des bellandres de Boulogne, et Panetié, dont la petite division garde les pêcheurs, n'échappe avec l'*Heureux* à la poursuite de quatre frégates

(1) Loëillot à Hubert, *ibid.*, B³ 49 f. 102.

(2) Il commandait la *Fidèle*, de 40 tonneaux, équipée à ce moment de 31 hommes, et armée de 6 canons de fer de 3 livres de balles, 3 espingars, 10 mousquets, 10 mousquetons, 15 pistolets, 8 fusils, 10 haches d'armes, 2 pertuisanes, 12 demi-piques. — *Ibid.*, B³ 49 f. 14. — Bib. Nat., *Mél. Colb.*, 468 bis, f. 528.

(3) *Etat des deniers provenant des prises faites par les barques-longues de S. M. armées par des particuliers.* Arch. Nat., *Marine*, B³ 42 f. 162 et seq. 47 f. 120, 49 f. 163. — Hubert à Colbert, 5 octobre 1673, *ibid.*, B³ 45 f. 175. — Bib. Nat., *Mél. Colb.*, 467 f. 46.

de Hollande que grâce au secours d'une frégate anglaise (1).

Au retour d'une campagne sur l'*Hercule*, ce capitaine se voit refuser le vaisseau qu'il demandait à armer en course pour une campagne de trois mois ; il reçoit au contraire l'ordre de désarmer (11 août). Six semaines plus tard, Colbert le convoque à Versailles (5 octobre). Le projet du ministre est bientôt sur pieds, et Panetié reçoit ses instructions le 31.

On lui constitue une petite escadre avec les vaisseaux le *Fâcheux* et le *Brutal*, la frégate la *Mignonne*, et deux des barques-longues. Les gouverneurs de Dunkerque, Calais et Boulogne faciliteront la levée des équipages. Le poste du Pas-de-Calais est de première importance, à la fois pour la liberté du mouvement incessant des bellandres entre Boulogne et Dunkerque, et parce qu'il constitue le « passage nécessaire » des prises faites par les capres hollandais et flamands : aussi Panetié devra-t-il assurer en cet endroit la protection de la navigation côtière, et combattre, prendre, et couler à fond les capres ennemis rentrant avec leur butin. A la condition de rallier fréquemment le Détroit et Dunkerque pour y chercher des ordres, il est autorisé à pousser de temps à autre une pointe jusqu'à la hauteur des côtes de Zélande ou jusque dans la Manche (2).

Panetié quitte Versailles, arrive à Dunkerque le 9 novembre, et le jour même visite le vaisseau qui lui est destiné : il s'en déclare enchanté.

(1) Hubert à Colbert, 22 décembre 1672, Colbert à Hubert, 23 décembre 1673. Arch. Nat., *Marine*, B² 21 f. 75 et 100 ; B² 12 f. 244.

(2) *Instructions pour le sieur Panetié, commandant le vaisseau, la frégate légère et la barque-longue de Dunkerque*, 31 octobre 1674, Arch. Nat., *Marine*, B² 26 f. 429.

Le 11 janvier 1675, le *Fâcheux*, avec ses quarante canons et son équipage au complet, sort du port malgré quelques difficultés provenant de l'insuffisance du chenal, et va recevoir un suif dans la fosse de Mardick. On commence aussitôt l'armement du *Brutal*, destiné au chevalier de Béthune. Prudent, et ménager de sa marine naissante, Colbert recommande à Panetié, « commandant de l'Escadre du Pas-de-Calais », de ne s'aventurer au Texel et au Vlie qu'une fois renforcé du *Brutal* et, jusque-là, de garder la côte de Picardie et de Normandie. Il lui rappelle que le roi attend de lui « des services considérables », et enjoint aux capitaines des frégates et des barques-longues de lui obéir « ponctuellement ».

Un ordre du roi débaptise le *Fâcheux* et le *Brutal*: ils s'appelleront désormais l'*Entendu* et le *Croissant* (31 janvier 1675) (1).

Sur ces entrefaites, Panetié est informé qu'une flotte marchande s'assemble à Ostende : il brûle d'envie de l'attaquer au passage, mais le *Croissant* n'arrive pas à compléter son équipage. Juste à point, la *Mignonne*, la *Gaillarde* et la *Bouffonne*, retour du Havre avec un chargement de boulets pour Dunkerque et Calais, mouillent à la fosse : Panetié demande la *Gaillarde* et la *Bouffonne* pour tenter l'entreprise qu'il médite, et les obtient à condition de les renvoyer à leur service de garde-côtes après quinze jours ou trois semaines de croisière. Le roi y ajoutera la *Maligne*, capitaine Brémand, et c'est maintenant Colbert qui presse le départ. Les bâtiments marchands d'Ostende, au nom-

(1) *Ordres du roi et dépêches* de Colbert à Panetié, juillet 1674-janvier 1675, et Hubert à Colbert, 9 novembre 1674, 11, 13, 23 janvier 1675, Arch. Nat., *Marine*, B² 28 f. 255, 29 f. 24, 30 f. 16, 24, 28; B¹ 17 f. 112, 19 f. 7-9.

bre de soixante-dix et escortés par deux vaisseaux de guerre, mettront incessamment à la voile : que Panetié s'embusque promptement sur leur route, « il est impossible qu'il ne prenne pas quelque chose ».

Aussi n'attend-il pas davantage ; l'*Entendu* appareille, suivi de la *Gaillarde* sous Dantzé et de la *Mignonne* sous de La Preille. Les trois bâtiments vont devant Rye se mettre à l'affût (1).

Le 4 mars, Colbert décachète une lettre de Hubert datée du 2 et qui commence ainsi : « Je vous écris, Monseigneur, avec douleur la perte du navire l'*Entendu* », et une autre de Dantzé, datée le même jour de la rade de Boulogne : « Monseigneur, Vostre Grandeur aura appris le funeste accidans quy est arrivé de mardi dernier à M. de Panetié, qui a bruslé à la pointe des Perrées, en Angleterre (2). »

C'est un véritable coup de foudre.

Colbert expédie l'ordre d'arrêter Panetié, les officiers et les matelots de l'*Entendu* sur lesquels on pourra mettre la main. Hubert passera à Rye sur la *Maligne* escortée de la *Mignonne*, en compagnie du capitaine prévost, « exempt des gardes de la prévosté de l'Hostel et grande prévosté de France », pour enquêter et procéder aux arrestations ; M. de Ruvigny, actuellement en mission en Angleterre, insistera auprès de Charles II pour obtenir toutes les facilités dont les agents du roi de France auront besoin.

Le 15 mars, le lieutenant du roi à Boulogne arrête Panetié et son enseigne Picot du Vivier, et les écroue au château. Le lieutenant Desroches est interné au

(1) Arch. Nat., *Marine*, B³ 30 f. 39, 49, 58, 31 f. 40.

(2) Arch. Nat., *Marine*, B³ 49 f. 28. — Bib. Nat., *Clairambault*, 877, f. 165.

Havre où il aborde. On emprisonne immédiatement ceux de leurs hommes qui prennent terre à Dunkerque, Calais ou Boulogne. Au reçu du premier rapport de l'intendant (15 mars), Colbert élargit ceux sur qui ne pèse aucun soupçon. Il garde sous les verrous les autres, avec les officiers-mariniers et les officiers.

Panetié cependant n'est nullement coupable. Hubert lui rendait pleine justice dès sa lettre du 2, où il affirmait que le malheureux commandant était demeuré à son bord le dernier, après avoir fait pour sauver son vaisseau « tout ce qui se pouvoit (1) ».

IV

LE SABOTAGE D'UN VAISSEAU DU ROI

Au cours de cette histoire, on a vu se former la population maritime de Dunkerque. On a vu le noyau primitif de pêcheurs flamands s'augmenter d'aventuriers de toutes nations. Quiconque fuit une persécution religieuse ou craint la justice de son naturel seigneur, quiconque cherche le gain et ne craint pas les coups, accourt s'engager sur les corsaires. Les trois îles britanniques, les pays scandinaves, l'Allemagne, l'Italie, l'Espagne, fournissent leur contingent ; celui des Provinces Unies n'est pas le moindre ; et Richelieu, en guerre avec l'Espagne, ne réussit pas, malgré les menaces de peines et les promesses de pardon, à ramener en France les Bretons, les Normands et les Picards qui combattent contre la France, pour le roi d'Espa-

(1) Arch. Nat., *Marine*, B² 30 f. 68-71, 86. — E.-T. Hamy, *François Panetié*, p. 47.

gne, à bord des corsaires dunkerquois ! Ce monde aventureux et âpre au gain trouve son compte au système de gabegies intensives cultivé par l'administration espagnole. Lorsque les Français s'établissent en maîtres à Dunkerque, il se méfie de leurs qualités classiques d'ordre et de clarté, particulièrement en matière de finances, et il émigre en masse. Après quelques fluctuations, les Flamands se décident à y venir rejoindre leurs familles, qu'ils y ont laissées. Des transfuges hollandais, des Anglais suivent ce mouvement. Beaucoup de Français immigrent ; ils montent à peu près exclusivement les navires du roi. En 1670, Louis XIV, qui désire disposer dans ces quartiers de marins sur lesquels il puisse compter, adresse un appel à ses gens de mer, pour les décider à s'y établir ; plusieurs familles de Cucq répondent au vœu du roi et fondent la colonie picarde de Fort-Mardick (1).

Mais combien il est difficile de fixer cette population maritime ! En France même, elle s'inquiète des mesures qui préparent l'inscription. Le 16 août 1666, une circulaire prescrit aux gouverneurs et intendants des provinces maritimes du Ponant de dresser un rôle des matelots en état de servir sur les vaisseaux du roi (2) ; le 20 février suivant paraît l'amnistie aux matelots et soldats servant à l'étranger, sous condition de rentrer en France dans les deux mois. Successivement, Duquesne, d'Estrées et Tourville visitent les navires étrangers, à la recherche des nationaux qui y servent « de gré ou de force (3) ». Nouvel édit du roi le

(1) Cf. Raymond de Bertrand, *Histoire de Mardick et de la Flandre Maritime*, 1852, in-8. — L. et G. Lanczy, *la Commune de Fort-Mardick près Dunkerque*, Paris, 1890, in-8.

(2) Guerre, *Arch. hist.*, 205 p. 58.

(3) 12 juillet 1669, *Arch. Nat., Marine*, B² 8 f. 25, 79. — 12 avril 1679, Guerre, *Arch. hist.*, 669 f. 44.

13 août 1669 : sauf le bénéfice d'un retour dans les six mois, la confiscation de corps et de biens sera prononcée. La peine capitale menace les calfateurs, pilotes, canonniers, et tous ceux qui travaillent à la construction des vaisseaux, à la confection des cordages, des toiles à voiles, en fait à tout ce qui concerne la navigation. Le roi rappelle ces dispositions le 5 décembre 1670. La peine de mort qu'elles édictent est remplacée en celle des galères à perpétuité par l'ordonnance du 19 septembre 1676, que suivent, toujours sur le même sujet, celles des 10 décembre 1680, 3 novembre 1681 et 18 mai 1682. Cette dernière ajoute aux pénalités précédentes une amende arbitraire et minima de trois mille livres à la charge de la famille des absents (1).

Et tous les gouvernements en sont là (2), à peu près désarmés devant cette instabilité des gens de mer. « Les Hollandois sont estonnez : beaucoup de soldats et matelots de leur flotte désertent », annonce Nacquart le 25 août 1666. L'an d'après, les Etats ont augmenté la solde : il passe tant de matelots anglais à leur service que l'Amirauté anglaise manque de monde pour équiper ses vaisseaux ! Et, en 1674, les Etats à leur tour se plaignent que les meilleurs matelots de Zélande servent sur les corsaires ostendais (3).

Quant à Dunkerque, l'intendant Gravier avait bien jugé la situation : du jour où le port sera en état, on n'y manquera ni de capitaines, ni de matelots (4). Les

(1) Guerre, *Arch. hist.*, 669 f. 1, 3, 4, 9. — Arch. Nat., *Marine*, C¹ 245 f. 24. — Bib. Nat., ms. franç., 8025 f. 6.

(2) Notamment celui des Pays-Bas espagnols. — Arch. Roy. Belg., *Conseil d'Etat*, placard 418, du 28 février 1672.

(3) Bib. Nat., *Mét. Colb.*, 439 f. 356. — Arch. Roy. Belg., *Amirauté*, 3^e inventaire, IV, 253. — Jal, *Abraham Duquesne...* I, 53.

(4) Gravier à Colbert, 28 octobre 1669, Arch. Nat., *Marine*, B³ 8 f. 11.

travaux à peine commencés, ils sont là, prêts à prendre la mer et n'attendant que les commissions de l'Amiral. Des gens de Bruges et d'Ostende en demandent (17 janvier 1672) pour armer trois frégates à Dunkerque. Si on les leur refuse, ils sont tout disposés à les solliciter de l'évêque de Cologne, « ou d'autres mal satisfaits des Hollandois... Il seroit plus avantageux d'engager ces sortes de gens que de les laisser aller ailleurs », observe Hubert, qui fournit le renseignement.

Il est prudent de ne pas accorder sa confiance à de telles gens. Hubert fait ses réserves même en ce qui concerne un officier de la valeur de Hemskerk (1). Combien facilement il en passe à Nieuport et à Ostende, sous le premier prétexte venu, soit qu'ils se prétendent pressés par les taxes de la Ville, soit par simple « envie de gagner » ! Le roi donne des primes à la construction : les armateurs de Dunkerque construisent des navires, encaissent les primes, puis vendent le navire à Nieuport ou à Ostende, et, malgré les défenses, les hommes suivent.

Les marins flamands ne songent qu'à profiter de leur situation frontière. Pour les trouver « affectionnés » ou « zélés » au service du roi, il faudra attendre la génération qui monte, celle de Jean Bart. Sur trois matelots du roi faits prisonniers par les Hollandais, deux, qui sont de Dunkerque, acceptent de servir sous Ruiter ; le troisième, qui est de Calais, refuse (2). La *Levrette* et le *Saint-Louis*, capitaines Pierre Bart et Willem Pieters, arrivent avec deux

(1) *Ibid.*, B³ 42 f. 16, 63.

(2) Hubert à Colbert, 14 septembre 1673, Arch. Nat., *Marine*, B³ 45 f. 158.

prises hollandaises : la marée est basse, le port et les portes du quai sont fermés. Pendant que le lieutenant général de l'Amirauté procède aux formalités ordinaires sur l'une des prises, le maître de l'autre et deux de ses hommes se sauvent, « par l'assistance de quelques Flamans qui estoient sur les vaisseaux voisins (1) ». En octobre 1672, Camberlin, un capitaine de Calais commandant la corvette le *César-Nicolas-Le-Grand*, poursuit une frégate hollandaise emmenant une prise, en compagnie d'un autre calaisien, l'*Alexandre*, capitaine Laurent Ledé, et de deux dunkerquois, le *Saint-Louis* et les *Armes-de-Dunkerque*, capitaines Willem Pieters et Vanderheyde. Au moment où le *César-Nicolas-le-Grand* s'empare de la prise, l'*Alexandre* l'aborde et le coule. Camberlin parvient à se sauver sur le *Saint-Louis* : les Flamands l'y maltraitent au point qu'il doit se réfugier à fond de cale. Robert Lhomel, envoyé de Calais en reconnaissance avec son corsaire le *Don-de-Dieu* par ordre du duc de Charost, prend un dogre de Zérickzée ; deux vaisseaux de guerre hollandais le chassent jusqu'en rade de Dunkerque, où il se croit en sûreté avec sa prise : un corsaire de Dunkerque, arborant comme lui pavillon français, le poursuit, et lui reprend sa prise tandis qu'il se sauve et va s'échouer à la côte. Il se renfloue, entre au port, où il s'aperçoit que son poursuivant est Charles de Keiser, commandant les *Armes-de-Dunkerque*. L'Amirauté lui rend justice, et lui adjuge sa prise (2). Il est juste d'ajouter que, du plus

(1) 24 juin 1672. — Arch. Nat., E 1767 f. 21.

(2) Arch. Nat., Marine, C¹ 245 f. 124, 246 f. 253, 254. — Arch. Nat., E 1779 f. 27.

fort au plus faible, les Dunkerquois entre eux se jouent parfois le même tour.

Lorsqu'un transfuge est repris, l'intendant réclame un exemple. Colbert menace d'appliquer les ordonnances dans leur rigueur, mais s'en tient à la menace. En quoi il montre son esprit politique (1). L'Amirauté de Dunkerque le fut moins, et l'on n'a pas lieu de s'en louer : bien que les armateurs n'aient pas jugé à propos de porter plainte, elle intente de son chef des poursuites, en raison de pillages de prises contre deux capitaines « fort braves et expérimentez ». L'un est Willem Pieters; il se sauve à Ostende, où il devient un ennemi plus dangereux que les autres, par sa connaissance de la navigation de Dunkerque. Il y obtient le commandement de la frégate de Bruges. En juin 1674, il rencontre une frégate de Calais, l'*Horloge-de-Sable*, capitaine Le Roux, qu'il attaque. Après quatre heures de combat, le calaisien se rend : à coups de piques et de grenades jetées par les écoutilles, les Ostendais, lâchement, tuent le capitaine Le Roux avec dix-sept de ses hommes, et en blessent vingt et un (2).

Les matelots qui fuyaient les galions du roi d'Espagne pour ceux des particuliers, où le bénéfice était plus grand et la discipline moindre, n'entendaient pas davantage servir sur les vaisseaux du roi de France. Jean Doublet, un Normand longtemps habitué à Dunkerque, préfère un commandement en course au brevet de lieutenant de frégate que lui promet Panetié. « Cela est beau de quitter le service du Roy pour des

(1) Arch. Nat., *Marine*, B² 46 f. 378; B² 42 f. 194, 49 f. 92.

(2) Hubert à Colbert, 3 et 24 octobre 1673, 27 juin 1674, Arch. Nat., *Marine*, B² 45 f. 173, 186; 47 f. 62; C² 246 f. 124.

particuliers! » observe amèrement Panetié. « Et je me retiray avec une profonde révérence », raconte Doublet (1).

Au début, le Magistrat, soucieux de sauvegarder les franchises municipales, soutient ses gens de mer (2). Bientôt, ses membres comprennent l'intérêt d'une attitude plus zélée, et quand il faut douze pilotes pour la flotte de d'Estrées, le bourgmestre en personne les décide à s'y rendre de bonne volonté : aussi bien, l'ordre de les prendre de gré ou de force était en route (3). Les levées n'en seront pas moins très difficiles. La première fois que les capitaines de La Preille et Du Fay veulent équiper leurs barques-longues de matelots flamands, ils reçoivent la visite du doyen des gens de mer, qui leur soumet les revendications de ses camarades : ils n'entendent s'engager que pour trois mois ; la solde que paie le roi « dans ses États » est insuffisante, et ils réclament cinquante-quatre livres ; ils refusent de servir sur ses grands vaisseaux : qu'on l'exige, et ils se retirent à Nieuport et à Ostende ; qu'on les embarque de force, et ils échoueront les vaisseaux à la côte. Un « Mémoire du Roy » répond tout uniment à ces prétentions que « s'ils estoient jamais assez mal intentionnés pour faire donner à la coste les bastimens sur lesquels ils serviroient, Sa Majesté les feroit pendre ». Et quant à ceux qui passeraient à l'étranger et auraient la

(1) Charles Bréard, *Journal du corsaire Jean Doublet, de Honfleur*. Paris, 1887, in-8, p. 60.

(2) *Mémoire du Magistrat de Dunkerque*, 24 décembre 1665, au sujet de quatre marins dunkerquois trouvés sur un navire pris près du Conquet et retenus à Brest sur le Vendôme. — Bibl. Nat., *Mél. Colb.*, 434 bis f. 723.

(3) Arch. Nat., *Marine*, B² 16 f. 19, 41 ; B³ 12 f. 20, 27, 32.

malchance de se laisser reprendre, on instruirait leur procès en toute sévérité (1).

En attendant, les commandants des barques-longues sont autorisés à employer la force. L'intendant retarde la délivrance des commissions en guerre aux particuliers, et prend des hommes aux capitaines qui en ont déjà engagé. Le duc d'Aumont en envoie de Boulogne et de Calais.

Ces mesures accentuent le mouvement de désertion sur les ports de la Flandre espagnole. « Il y en a qui, sous prétexte de commerce, se sont engagés sur des corsaires avec des commissions de Hollande pour faire la guerre aux sujets du Roy. » En fin de compte, on embarque trente matelots de Calais, quatre-vingts de Boulogne, et douze de Picardie. La campagne terminée, les pêcheurs dunkerquois, qui ont exercé leur industrie à Nieuport tant qu'elle a duré, reviennent tranquillement chez eux (2).

Les incidents naissent, menus au début, puis de plus en plus sérieux.

L'intendant ignore sans doute qu'en temps de kermesse il est vain de songer à faire travailler un Flamand : il croit y obliger plusieurs matelots en les enfermant dans le Parc de la Marine, pendant la ker-

(1) *Mémoire du Roy* à Hubert, 23 avril 1672, lettre de Hubert à Colbert du 17 avril. — Arch. Nat., *Marine*, B² 46 f. 268 ; B³ 12 f. 59. — Le 19 octobre 1674, un arrêt du Conseil ordonne le procès de cinq matelots de Dunkerque qui ont déserté des frégates et barques-longues du roi. On agira de même pour les matelots de Picardie et des Pays reconquis qui désertèrent. — Arch. Nat., E 4776 f. 241.

(2) Cependant les commandants flamands des barques-longues sont partis sans faire de conditions, comme jadis Diego Laina et Jacob de Vrieze, mais seulement « par affection pour le service du Roy », en n'acceptant d'être payés que suivant l'importance de leurs services. — Colbert à Hubert, 30 avril et 24 juin 1672, Hubert à Colbert, 3 et 31 mai, 5, 12, 16, 20 juin 1672, Arch. Nat., *Marine*, B² 48 f. 217, 1353 ; B 42 f. 70, 97, 101, 105, 111, 115, 45 f. 158.

messe de 1672. Ces hommes se sauvent, en se jetant « dans la vase pour aller en débauche ». Mais il acquiert vite l'expérience des gens de ce pays, et lors du procès intenté par l'Amirauté aux deux capitaines qui ont pillé, il préconise la méthode d'intelligent opportunisme qui triomphera plus tard : « Je sçay que par les règles ils sont punissables. Je les condamnerois de mesme, mais voyant que les armateurs le souffrent et veulent bien les laisser faire, j'estime qu'on peut rectifier cette conduite sans les forcer d'abandonner ce pays (1). » On ne l'écoute pas à ce moment : Willem Pieters passe à Ostende, et devient l'ennemi dangereux que l'on a vu.

La situation s'aggrave singulièrement en 1673, après l'établissement de l'inscription maritime dans les ports de la Manche, au Havre, à Boulogne, et à Calais et Dunkerque (2). Le duc d'Aumont annonce que quinze cents matelots français se cachent à Londres (3).

En fait, on n'appliqua jamais intégralement l'inscription à Dunkerque sous l'ancien régime; de même que la ville fut toujours considérée comme *étrangère*, de même les matelots flamands y demeurèrent sous le régime *étranger*. Cè fut une facilité extrême donnée à la Course : des équipages américains et irlandais pourront naviguer de ce port, et y ramèneront la moitié des prises qu'on y liquidera pendant la guerre de l'Indépendance américaine.

En attendant, les matelots recommencent à émi-

(1) Hubert à Colbert, 26 juin 1672, 30 octobre 1673, Arch. Nat., *Marine*, B² 42 f. 48, 45 f. 173.

(2) 9 septembre 1673. — *Ibid.*, B² 20 f. 145 et seq.

(3) Bib. Nat., *Mél. Colb.*, 165 f. 94.

grer, ou refusent le service. Des bruits malveillants circulent : on prétend que certains d'entre eux ont été retenus prisonniers à Dieppe parce qu'ils parlaient le flamand ; naturellement, le bruit est reconnu faux, mais le mauvais effet est produit (1). L'intendant Hubert imagine un moyen de contrainte original : il les convoque tous à l'hôtel de ville, et saisit entre les mains des armateurs les parts de prises de ceux qui ne se présentent pas. C'est que, devant la sévérité grandissante des mesures dont sont menacés ceux qui passent à l'étranger, presque tous les hommes de la classe de service au printemps de 1674 sont allés à Calais s'embarquer sur des bâtiments marchands (2).

Un mécontentement sourd gagne les armateurs. Les intendants, surpris par « les manières de ce pays qui sont bien différentes des autres », mettent de l'ordre dans la réception des fournitures de vivres aux navires en armement, ou des denrées et du matériel destinés aux magasins. Ils veulent retirer la paie des officiers-mariniers et des matelots aux capitaines qui, à cet égard, « en ont toujours mal usé dans le passé » (3). Les Dunkerquois ont coutume de rançonner les prises plutôt que de les ramener au port : un édit du roi l'interdit, qui ne sera rapporté que plus tard, mais les armateurs seront tenus de consigner le dixième des rançons aux mains du receveur de l'A-

(1) Colbert à Montigny 24 février, 10 mars 1674, Arch. Nat., *Marine*, B² 28 f. 58, 71.

(2) Colbert à Hubert, 8, 18 juillet, 11 août 1674 ; Hubert à Colbert, 2 juillet 1673, 20 avril 1674, Arch. Nat., *Marine*, B² 22 f. 213 ; 24 f. 363 ; B³ 25 f. 116. — Bib. Nat., *Clairambault*, 707 ; *Mél. Colb.*, 165 f. 94. — Le Boistel de Chantignoville au Magistrat de Dunkerque, 15 avril 1674, Arch. Com. Dunk., 342, 1, 208.

(3) Arch. Nat., *Marine*, B³ 3 f. 256, 5 f. 63, 33 f. 21.

miral. La règle est la même lorsqu'est imposé le dixième de l'hôpital (1).

Si la réglementation des prises n'a guère subi de modifications dans l'ensemble, la manière dont on l'applique diffère radicalement du régime espagnol. Colbert est très net : « Il ne faut pas que les armateurs s'attendent que soubz prétexte de la guerre contre les Hollandois l'on établisse une piraterie contre toutes les nations. Jamais le Roy ne confiscuera une prise faite sur ses alliez... Sa Majesté fera toujours rendre justice pour la mainlevée ou l'adjudication des prises... Je rapporte moy-mesme toutes les prises et en vois toutes les procédures, et c'est le roy qui juge en personne, et il n'y en a aucune jugée dont je ne fasse connoître la justice en quatre mots par toutes mes lettres. » Il défend strictement qu'aucune prise soit vendue « sans procédure ni forme (2) ».

Le temps des fructueuses gabegies est passé !

D'autre part, des embargos répétés ferment le port tant que les levées n'ont pas fourni le nombre d'hommes nécessaires à l'équipement des vaisseaux du roi, ou au remplacement des tués et des blessés après les grandes actions navales. On va rechercher sur les navires des particuliers, pour les conduire en prison, les hommes qui s'y sont engagés après avoir touché leurs avances sur les vaisseaux du roi (3).

L'irritation couve, avant d'éclater en incidents violents.

(1) 7 décembre 1675. — *Ibid.*, B² 31 f. 299, 365, 36 f. 301 ; C¹ 247 f. 74.

(2) Colbert à Hubert et à l'ambassadeur de France à Londres, 2 et 9 décembre 1672, 9 mars et 9 septembre 1673. — *Ibid.*, B² 49 f. 774, 794, 23 f. 34, 24 f. 407.

(3) Juillet 1673 et 25 août 1674. — *Ibid.*, B² 21 f. 25, 26 f. 229.

Les frères Omaer, les plus puissants des armateurs, suscitent le premier, en septembre 1672. Cinq matelots ont déserté les frégates du roi commandées par Champmartin et Grosbois, pour s'engager sur un de leurs corsaires. L'intendant Hubert arrête les déserteurs, et les garde dans le Parc jusqu'à ce qu'il puisse les envoyer aux navires. Les Omaer menacent d'aller avec leur frégate les reprendre de force sur celles du roi ! Ils les surprennent dans un cabaret, et les conduisent à la prison, d'où Hubert les envoie retirer par un écrivain de la Marine. Le bailli, « qui ne peut souffrir que personne que luy ait autorité sur le port », entre en scène à son tour, et l'affaire finit par un conflit entre lui et le commandant de la place, le comte de La Bourlie (1).

En avril 1674, un pilote, Dierick Laurens, levé pour la barque-longue l'*Adroite*, du capitaine de Mézières, refuse de rejoindre son bord, protestant « qu'il aimeroit mieux mourir que de servir sur les vaisseaux du Roy ». Il s'engage à un armateur, Roger Hereford, Anglais originaire de Douvres, et consul d'Angleterre. Un archer de la Marine est lancé à ses trousses pour l'arrêter : il se réfugie sous la porte de la maison de Hereford, qu'il appelle à son secours en flamand. L'armateur vient à son appel, et le tire par un bras tandis que l'archer de la Marine le tire par l'autre. Force reste à l'archer, et Hereford est condamné à cinq cents livres d'amende, pour contravention à l'ordonnance d'août 1673 (2).

(1) *Mémoire* de Hubert au roi, 17 septembre 1672. — *Ibid.*, B³ 12 f. 183.

(2) Hubert à Colbert, 11 avril, 8 juin 1674. — *Ibid.*, B³ 17 f. 32, 47, 53. — Cal. St. Pap., *Domestic*, 1673-1675, pp. 295, 298 ; 1677-1678, p. 44.

Six mois plus tard, une sentence de réparation condamne Jean Omaer à lire publiquement des excuses au lieutenant général de l'Amirauté qu'il avait violemment injurié sur le quai (1).

En Picardie, les matelots refusent de s'assujettir aux classes tant qu'on n'aura pas augmenté leur solde. « Les archers de la maréchaussée sont si intimidés » qu'au lieu de les arrêter ils les laissent se sauver dans la campagne. A Dunkerque, c'est pour les amadouer, en leur consentant quelque avantage comparable à ceux dont ils profitent à bord des particuliers, qu'on autorise les barques-longues à faire une croisière en course sur les côtes de Hollande, chaque fois que le service d'escorte et de garde-côtes le permettra. En pareil cas, officiers et équipages ne toucheront que la demi-solde, mais ils bénéficieront du tiers du provenu des prises (2).

Telle est la situation, lorsque Colbert confie à Panettié la première petite escadre de course qu'il a réussi à créer à Dunkerque.

Le choix de ce capitaine est habile. Les matelots flamands le connaissent : il navigua jadis avec eux sur les capres. Malgré une certaine rudesse de caractère, sa personnalité facilite la levée de l'équipage de l'*Entendu* : des Picards en majorité, mais aussi un chiffre respectable de Flamands (3). L'équipement du *Croissant* est autrement laborieux. Faute de réussir à y pourvoir à Dunkerque, Hubert va à Calais en personne. D'accord avec le capitaine d'un capre armé en

(1) 15 novembre 1674. Texte des excuses dans Arch. Nat., *Marine*, C¹ 246 f. 193.

(2) 12 octobre 1674. — *Ibid.*, B² 26, et seq.

(3) Colbert à Hubert, 29 octobre 1675; Brodart à Colbert, 26 avril 1668, *Ibid.*, B² 26 F 438; B² 7 f. 59.

ce port, il envoie une chaloupe à bord pour en tirer quatre hommes. Aussitôt l'équipage se révolte, enferme son capitaine dans la chambre, et tire le canon sur la chaloupe. Plus tard, sur le quai, l'un des matelots, Jean Petit, se révolte à nouveau contre son capitaine, et tire le couteau pour l'en frapper. On l'arrête, et un arrêt du conseil ordonne son procès (1).

Cette scène avait lieu le 9 janvier. Le 10, le roi ordonne l'embargo sur les ports, et ne le lève que le 14 février en faveur des corsaires. Mais il le rétablit en apprenant que le *Croissant* ne parvient toujours pas à compléter son équipage. Harcelé par les armateurs anxieux de mettre en mer leurs corsaires, le comte de La Bourlie répond qu'il ne les y autorisera qu'une fois le *Croissant* fourni du contingent indispensable, et, le premier mars, Colbert maintient l'embargo (2) : le 4, il apprend le sinistre qui coûte à sa marine un vaisseau, le noyau, précisément, de cette escadre de course dont le roi attend « des services considérables (3) » !

L'accueil que reçoit la nouvelle lorsqu'elle parvient à Dunkerque indique les coupables. L'intendant ne s'y trompe pas : il prévient en hâte son ministre que le *Croissant* court le même danger que l'*Entendu* si on y embarque des Flamands. L'émotion soulevée en

(1) Arch. Nat., E 1779 f. 19.

(2) La Bourlie à Colbert, 23 février 1675, Colbert à La Bourlie, 1^{er} mars 1675. — Arch. Nat., *Marine*, B² 30 f. 44, 31 f. 61; B³ 20 f. 349.

(3) Sur l'affaire de l'*Entendu*, cf. : *Lettres de Hubert à Colbert, Enquête et Interrogatoires*; *Ibid.*, B³ 49 f. 28-107; *Arrêt du Conseil* ordonnant que le procès soit fait et jugé en dernier ressort par l'intendant de Picardie, Arch. Nat., E 1779 f. 18; *Ordre de mise en liberté* de Panetié et de Picot du Vivier (25 avril 1675), Arch. Nat., *Marine*, B² 30 f. 132; *Jugement* rendu par François Le Tonnelier de Breteuil, intendant de justice, police et finances de Picardie (7 juin 1675); *ibid.*, C¹ 246 f. 248; Dantzé à Colbert (2 mars 1675), Bib. Nat., *Clairambault*, 877 f. 165.

ville se traduit chez les capres par des manifestations bruyantes. Publiquement, ils expriment leur joie. On les entend déclarer hautement que le coup était concerté, et prédire que le *Croissant* flambera trois jours après sa sortie du port. « La fleur des matelots de Boulogne et de Calais » montait l'*Entendu*, côte à côte avec les Flamands de Dunkerque et d'Ostende : on sait aujourd'hui que plusieurs s'embarquèrent « la mort dans l'âme », disant à qui voulait l'entendre que le vaisseau ne reviendrait jamais. Des meneurs, le sieur de Belledalle en tête, tentent de provoquer une sédition : ils poussent les femmes des marins à envahir le Parc de la Marine, à y faire le dégât, et à piller la maison de l'intendant.

La constatation est de toute évidence : il existe à Dunkerque « un malin esprit contraire au service de la mer ». Hubert a la preuve que les premiers fauteurs de troubles sont les armateurs : furieux des embargos mis sur le port, et surtout des mesures qui les contraignent à quelque honnêteté dans la pratique de la course, ils excitent les hommes à désobéir et à se mutiner.

L'enquête révèle que pendant le mouillage de l'*Entendu* à la fosse, à un moment où le commandant se trouvait à terre, le feu y prit une première fois. On l'a rapidement éteint, mais souvent les officiers doivent lever la canne sur des matelots et des officiers mariniens qui, contrairement aux ordres, s'obstinent à fumer dans la fosse-aux-lions, où les câbles goudronnés et les agrès de rechange forment un foyer d'incendie abondant. Le gardien de la fosse lui-même a mérité une râclée de l'officier de ronde, pour avoir attaché à une espontille une chandelle allumée, sans

prendre la précaution de l'enfermer dans un fanal.

Que se passe-t-il ensuite ?

Panetié appareille en compagnie de la *Gaillarde* et de la *Mignonne*. Le 26 février, par un vent de nord-est, il décide de mouiller à la pointe des Perrées, près de Rye, dans l'intention de prendre du lest et d'étayer son grand mât. Pour la commodité de l'opération, il jette l'ancre le plus près possible de terre, à une demi-lieue environ. Dix heures du matin viennent de sonner. Il envoie son lieutenant, Desroches, visiter deux flûtes ancrées en rade : l'une, anglaise, est chargée pour Ostende, l'autre, suédoise, pour Middelbourg. A onze heures, au moment de se mettre à table, une délégation de dix officiers-mariniers, dont le bosseman, un ivrogne fieffé, se présente, et se plaint que la distribution des vivres n'est pas conforme aux ordres du roi. Panetié ne songe sans doute pas que ce jour tombe un mardi-gras, et que les Flamands sont les gens du monde les moins disposés à manquer une occasion de ripailles. Il répond qu'il n'est pas chargé de leur fournir les vivres, que cela regarde le munitionnaire et ses commis, et qu'il ne peut que publier à nouveau l'ordre du roi à leur intention. Furieux, les hommes se retirent en jurant.

Après le dîner, vers une heure, le lieutenant Desroches et l'enseigne Picot du Vivier s'apprentent à ordonner la reprise du travail, quand une voix, puis plusieurs crient que le feu est à l'avant du vaisseau. En effet, une fumée noire sort par l'écoutille auprès des bittes.

Le commandant fait mettre le pavillon en berne et tirer deux coups de canon, pour demander du secours à la *Gaillarde*, à la *Mignonne*, et aux autres bâtiments

en rade. Un troisième coup part, sans ordre, pendant que les officiers sont descendus entre les ponts. Ils constatent que le feu a pris dans la fosse-aux-lions : la fumée trop dense leur interdit d'y pénétrer, ni de préciser le siège exact du foyer d'incendie. Ils disposent matelots et soldats dans le meilleur ordre pour jeter de l'eau avec tous les récipients utilisables, malheureusement en nombre insuffisant : la manœuvre ne produit aucun effet.

Panetié s'avise d'une autre méthode. Il tente d'éteindre le feu avec des couvertures et des capotes préalablement trempées dans l'eau : mais l'écouille est trop petite, et, le feu brûlant sous les rechanges, il n'y réussit pas. On pratique alors dans le pont deux ouvertures par où on verse de l'eau. Le lieutenant Desroches descend à mi-corps dans la fosse-aux-lions : la fumée l'empêche d'y pénétrer plus avant. Panetié s'y risque à son tour : on n'a que le temps de le retirer, presque sans connaissance. Pour donner de l'air entre les ponts et chasser la fumée, il fait lever un prélat placé sous le caillebotis. On éteint les feux des cuisines. On jette à la mer les poudres et les artifices, afin d'éviter l'explosion.

Dans l'exécution de ces manœuvres, l'équipage se montre affolé, ou malveillant. A peine une dizaine d'hommes rendent-ils quelque service. Matelots et soldats profitent du moment où les officiers sont descendus dans la soute aux poudres pour sauter dans la chaloupe, en nombre tel que l'embarcation s'emplit d'eau. Les uns gagnent la côte à la nage, d'autres remontent à bord. Plusieurs se déshabillent pour se sauver plus commodément. « Mesme l'escrivain du Roy s'est trouvé à terre, tout nu. »

La fumée augmente sans cesse. Vers deux heures, le commandant ordonne à un charpentier d'ouvrir un trou à l'eau dans la fosse-aux-lions, et donne le premier coup de tarière; puis, pour s'échouer, il coupe le câble et appareille. La *Gaillarde* et la *Mignonne* appareillent en même temps, et détachent au vaisseau sinistré deux chaloupes avec les lieutenants Albert et Bayard. Albert réussit à pratiquer un trou à l'avant et un à l'arrière de l'*Entendu*; mais le vaisseau a trop d'erre, et, la mer se retirant, il donne à terre sans avoir eu le temps de s'emplir d'eau. Les officiers, un contremaître, deux sergents, quelques canonniers demeurent seuls à leur poste jusqu'à quatre heures. Les flammes ont gagné le navire entier. Tout espoir est perdu : Panetié quitte son bord, le dernier. Il ne lui reste plus qu'à envoyer un courrier à l'ambassadeur du roi, à Londres.

Du malheureux vaisseau, le constructeur Denise ne parvint à sauver dans la suite que partie des mâts plus ou moins brûlés, quelques agrès, des boulets, cinq mousquets rompus, et vingt-deux canons de fer, dont sept crevèrent à l'épreuve. Ce sauvetage si peu productif coûta « des frais extraordinaires ». Le remboursement aux particuliers qu'ils avaient avancés se faisant attendre, les officiers de l'Amirauté d'Angleterre accélèrent le règlement en saisissant la *Maligne*, chargée de transporter en France le matériel sauvé.

Par bandes, les matelots de l'*Entendu* se sont répandus dans les localités environnantes, à Romney, à Leak (?); ils se réfugient dans les auberges, au *Dauphin*, aux *Armes de la Reyne*, au *Georges*, se chauffent et boivent. Les Flamands exigent des chambres séparées de celles où se tiennent « ces chiens de Fran-

çais ». Ils se réjouissent de la perte du vaisseau dont les Français s'affligent. On entend leurs propos, qu'ils ne se gênent pas pour tenir à voix haute : l'*Entendu* est bien où il est ; avant longtemps le *Croissant* subira le même sort ; ils seraient ravis de voir les frégates s'échouer : alors, on les laisserait tranquilles, et ils se moquent des Français maintenant qu'ils sont en liberté et sur les terres du roi d'Angleterre. L'un s'est sauvé la ceinture garnie de pistolets, d'autres ont emporté des fusils ; ils offrent à vendre des pièces de toile de Hollande. Et comme un Anglais les traite de coquins qui mériteraient d'être pendus, ils font sonner de l'argent dans leurs poches, de quoi payer le passage en Angleterre de leurs femmes et de leurs enfants : ils ne comptent plus retourner dans leur pays. En effet, la plupart de ceux à qui Dantzé propose de les rapatrier refusent. Quelques-uns préfèrent retourner par leurs propres moyens, et vont chercher un passage à Deal, où ils répandent le bruit que c'est une imprudence des officiers qui causa l'incendie du vaisseau (1). Une vingtaine prennent parti sur un capre d'Ostende mouillé à Douvres ; le maître de l'*Entendus* s'engage à un capitaine en partance pour Bordeaux, et écrit à sa femme de se rendre immédiatement en Angleterre.

Au total, on n'en put emprisonner que trente-six.

L'intendant de Picardie, François Le Tonnelier de Breteuil, chargé par arrêt du Conseil de juger l'affaire en dernier ressort, rend son verdict le 7 juin : il condamne les deux plus coupables à être pendus et étranglés en effigie, et à cent livres d'amende solidairement. Mais ces six condamnés courent les mers, la plupart

(1) Richard Watts à Williamson, 29 février 1675, Cal. St. Pap., *Domestic*, 1673-1675, p. 594.

sur des bâtiments ennemis. Leur châtement reste platonique. La justice s'appesantit sur deux malchanceux qui, pour discours séditieux et abandon de navire, purgent respectivement cinq et trois ans de galères. Le gardien de la fosse-aux-lions s'en tire avec un blâme à la chambre, et la défense renouvelée, à lui comme à tous, de porter aucune chandelle dans la fosse. Les autres prévenus bénéficient d'un acquittement.

L'intendant Hubert, autorisé à élargir avant la fin du procès les prisonniers qui ne lui paraissaient pas coupables, en profite lors d'un passage à Boulogne pour donner à Panetié la ville pour prison au lieu du château. L'innocence des officiers crevait les yeux. Sans attendre l'ordre de liberté signé le 26 avril, l'intendant de Picardie donne, le 25, l'ordre d'élargir définitivement Panetié et Picot du Vivier : tous deux sont désignés pour monter au Havre l'ancien *Dauphin*, baptisé à son tour l'*Entendu* par un ordre du 5 mars. Desroches a été mis en liberté en même temps que son commandant.

Cinq ans plus tard, Louis XIV fait à Dunkerque la sensationnelle visite de l'*Entreprenant* ; il assiste à un combat simulé de l'*Adroite* et de la *Serpente* sous la direction de Panetié : par mesure de précaution, ces trois bâtiments sont équipés uniquement de marins de Boulogne et de Calais. Colbert a voulu qu'aucun matelot flamand n'approchât la personne du roi.

Il avait apaisé le mécontentement des armateurs : à chaque embargo, un ordre exceptionnel autorisait la sortie de Dunkerque des corsaires montés exclusivement d'équipages étrangers. L'intendant en faisait la vérification, d'accord avec l'armateur (1).

Les capitaines sont surveillés de près. Pendant une croisière de Jean Doublet, une lettre arrive de Hollande à son adresse : elle est portée à l'intendant qui le convoque à son retour et l'interroge sur ses relations en pays ennemi. Doublet répond n'en avoir qu'une : le fils de Ruiter, avec lequel il s'est lié d'amitié au cours d'un séjour en Angleterre. La lettre, décachetée, apporte à Doublet des propositions avantageuses au cas où il se déciderait à servir en Hollande. « Voudriez-vous prendre les armes contre le Roy et estre traistre à l'Estat ? » demande Hubert, qui, sur les protestations de Doublet, ajoute : « Je vous défends d'avoir plus de commerce par lettre avec ce Monsieur. » Doublet obtient la permission de répondre aux « honnestetés » que contient la lettre ; il prie son correspondant de ne plus lui écrire avant la fin de la guerre, pour éviter de lui porter préjudice. Et le texte de cette réponse est vu par l'intendant avant d'être expédié (2).

Quant aux hommes, le roi renouvelle les défenses de servir à l'étranger. Il sévit contre un Suédois, Jean Spalden, qui ose lever à Dunkerque des matelots pour les corsaires ayant commision de Suède. Parfois il use de sévérité à l'égard des déserteurs repris sur des navires ennemis ; aux capitaines de ses vaisseaux, il recommande la douceur, et le respect de « l'usage de Dunkerque (3) ».

Mais ces mesures ne prouvèrent pas une grande efficacité : et ce fut Jean Bart qui fournit à Colbert

(1) Arch. Nat., *Marine*, B² 39 f. 195.

(2) Ch. Bréard, *Journal du corsaire Jean Doublet*, p. 62.

(3) Louvois au Magistrat de Dunkerque, 9 janvier 1678, Arch. Com. Dunk., 342, 1, 243. — *Instruction au sieur de La Preille*, 27 juin 1677, Arch. Nat., *Marine*, B² 34 f. 205, 31 f. 373.

la clef capable d'ouvrir à la France le cœur des matelots flamands. A vrai dire, il s'agissait plutôt de leur estomac. « Les Flamands n'ont d'autre raison de fuir le service des vaisseaux du roi que la nourriture. » Ils veulent du beurre et du fromage avec leur pain et leur bière. Cet ordinaire ne coûte pas plus cher que celui des équipages français : Jean Bart offrait d'en faire lui-même la fourniture au même taux, six sous par homme et par jour (1).

L'ordre de nourrir « à la flamande » les équipages flamands arrive par retour du courrier. Et depuis lors on n'enregistre à Dunkerque ni plus ni moins de désertions et de mutineries que dans les autres ports du royaume.

V

LES CAMPAGNES DE PANETIË (1675-1678)

La Chambre de Commerce de Bruges, et les villes de Flandre en général ont fort à craindre pour leur négoce si le *Croissant* prend la mer : elles dépêchent trois frégates d'Ostende, de vingt-huit, seize et quatorze canons, qui tentent, en vain, d'empêcher ce vaisseau de passer du port à la rade. L'intendant Hubert dispose deux capres pour le secourir en cas de besoin, « mais il n'y pas d'apparence de s'assurer sur ces sortes de gens », et il compte beaucoup plus sur la *Maligne* et la *Mignonne*, qui arrivent après avoir secou-

(1) Patoulet à Seignelay, 24 décembre 1683; *ibid.*, B³ 42 f. 127, 128.

ru un corsaire français et sa prise, assaillis par une frégate d'Ostende de vingt et un canons (1).

Le 5 mai, le chevalier de Béthune appareille avec le *Croissant* et la *Mignonne*; il constate avec joie que son navire est excellent voilier. En relâche à Portsmouth, il apprend qu'un convoi de Flessingue de trente-six canons et cent-cinquante hommes, la *Cloche*, vient d'y passer : il se lance à sa poursuite, le rejoint, s'en empare sans résistance, et le conduit au Havre, où l'escadre du Pas-de-Calais est reconstituée sous Panetié (2).

Elle met à la voile le 17 mai pour croiser au Pas-de-Calais. Renforcée de la frégate du duc d'Aumont, le *Nom-de-Jésus*, elle chasse trois corsaires hollandais pendant la nuit du 4 au 5 juin. Malheureusement Panetié seul ne perd pas la trace des fuyards dans l'obscurité. Les autres, séparés de lui, tombent le lendemain, par un temps de brume épaisse, dans une flotte de cinquante navires que convoient trois vaisseaux de guerre de soixante, cinquante-deux et quarante canons, et une flûte de quarante canons et quatre-vingts hommes. Après deux heures de combat, plusieurs des bâtiments de la flotte sont dégrésés; le chevalier de Béthune a fait une importante capture (3), quand soudain la brume se dissipe : les deux convois d'arrière-garde accourent la lui reprendre. Ils réussiront à coup sûr : le chevalier de Béthune se décide à en retirer son monde et à l'incendier. Panetié surgit à ce

(1) Arch. Nat., *Marine*, B² 49 f. 76, 83.

(2) Le nouvel *Entendu*, cap. Panetié; le *Croissant*, cap. le chevalier de Béthune; la *Mignonne*, cap. de la Preille; la *Maligne*, cap. Brémant. — *Ibid.*, B² 30 f. 110, 31 f. 83; B² 49 f. 76, 81, 83; B¹ 6 f. 382. — E.-T. Hamy, *François Panetié*, p. 48.

(3) Une flûte de 600 tonneaux, 6 canons, et chargée de 80 à 100.000 livres de marchandises.

moment : il a contraint à s'échouer un des corsaires qu'il chassait, puis à forcé de voiles dans la direction du canon. Il protège le départ des navires de son escadre en repoussant pendant une demi-heure avec les bordées de son canon les convois d'arrière-garde ennemis. La petite frégate du duc d'Aumont se retirait avec une prise, qu'elle emmène en sûreté à Boulogne (1).

Peu après cette affaire, un incident, pas trop imprévu, marque la croisière. Le 17 juin, Panetié, en vue de deux capres hollandais, se dispose à les attirer en arborant pavillon de leur nation, quand il aperçoit un vaisseau de guerre anglais, le *Cambridge*, et juge bon, pour éviter toute contestation, d'amener le pavillon hollandais et de hisser celui de France. Le règlement élaboré d'un commun accord en 1665 porte que le salut ne devra être ni demandé, ni rendu, entre vaisseaux royaux des deux nations : sans en tenir autrement compte, le capitaine du *Cambridge* exige de Panetié qu'il abaisse son pavillon. Panetié refuse, l'Anglais lâche plusieurs volées à l'*Entendu* et au *Croissant*, et se sauve vent arrière (2).

On le sait à Versailles, et on en avise Panetié : les Anglais le cherchent pour l'obliger à saluer ou à combattre. « Comme il ne peut estre avantageux au service du Roy » que l'escadre du Pas-de-Calais ait « aucune rencontre avec les Anglois en ce temps-cy, particulièrement que le Parlement est assemblé », Panetié s'éloignera des côtes d'Angleterre et de l'entrée de la

(1) E.-T. Hamy, *Combat du chevalier de Béthune contre les Hollandais entre Dungeness et Ambleteuse*, 7 juin 1675, dans Bull. Soc. Acad. de Boulogne-sur-Mer, t. VI, p. 472.

(2) Arch. Nat., *Marine*, B³ 49 f. 113. — E.-T. Hamy, *François Panetié*, pp. 50 et seq.

Manche; si le vent le pousse au Nord, il croisera vers le Dogger-Bank, le Texel et le Vlie; si le vent le pousse vers la Manche, il croisera aux côtes de Bretagne, « vers le plus large de cette mer (1) ». De plus, si des forces supérieures veulent le contraindre au salut, il lui est enjoint de ne se rendre qu'après avoir combattu « avec valeur ». Deux barques d'avis gagnent la haute mer pour lui porter ces instructions : elles ne l'avaient pas encore touché lors de l'affaire du 17, où il se comporta comme s'il en avait eu connaissance.

Le 18, il s'est arrêté à la rade Saint-Jean, lorsque passent en vue quatre vaisseaux de guerre de Hollande et une frégate de Smyrne « valant bien seize cent mille livres ». Avec ses quatre navires, il force de voiles pour gagner le vent à l'ennemi. L'*Entendu* et la *Mignonne* prennent les devants et engagent le combat en attendant le *Croissant* et la *Maligne*. Une blessure assez grave oblige Panetié à abandonner la lutte. Brémant s'est mal comporté; ce n'est pas la première fois que ce capitaine donne des preuves de lâcheté : sur le rapport de son chef, et après enquête, il est rayé des cadres de la Marine (2). Tandis que l'*Entendu* et le *Croissant* désarment au Havre, les félicitations du roi vont à Panetié et au chevalier de Béthune; de La Preille reçoit une gratification de trois cents livres, et son équipage une autre de deux cents livres, outre ses parts dans une prise de la

(1) Colbert à Panetié, 11 juin 1675, Bib. Com. Boulogne, ms. Hamy, d'ap. coll. Toussaint.

(2) Colbert de Maulevrier, Seignelay, Hubert, et *Rapport* de Panetié à Colbert, 18, 21, 26 juin et août 1675. *Déclarations* du lieutenant, des maîtres et du pilote de la *Maligne*, 15 juin 1676. — Arch. Nat., *Marine*, B² 31 f. 210; B³ 49 f. 113-116; B⁴ 6 f. 391. — Bib. Nat., *Mél. Colb.*, 474 bis f. 671, 472 f. 207.

Mignonne (1). En résumé, « l'expérience du peu de temps que Panetié est demeuré en mer a fait connoître que rien ne pourroit tant incommoder les ennemis dans leur commerce que de tenir quelques vaisseaux armez dans le Pas-de-Calais »; et de sa propre main Colbert note en marge : « Bon (2). »

L'ennemi le plus gênant pour la marine française de ces quartiers n'est pas l'imposante flotte de Ruyter que Colbert de Maulevrier regarde du haut de la tour de Dunkerque défilier au large dans la direction de la Manche (17 août), et qui porte la lutte en Méditerranée contre Duquesne (3). Moins formidables, mais beaucoup plus dangereux, les corsaires d'Ostende et de Zélande continuent leurs exploits; aucune force organisée ne contrarie leur action sur les mers étroites en 1676; Panetié navigue au loin avec d'Estrées sur les mers des Antilles. Armés de seize à trente-six canons, le plus souvent groupés en escadrilles, ils favorisent le passage des flottes marchandes de leur pays, attaquent vigoureusement les petits corsaires de Dunkerque et de Calais, brûlent plusieurs des barques-longues, et osent s'affourcher devant le port de Dunkerque et la fosse de Mardick qu'ils ferment : on songe à installer des canons sur des pontons pour les déloger! Des barques d'avis, petites et rapides, sillonnent la mer et leur indiquent les coups à faire. Ils croisent sans interruption du printemps à la fin du mois de septembre : la vente de leur butin suffit à payer leur entretien (4).

(1) Le *S. Jean* d'Amsterdam pris en décembre 1674. — Arch. Nat., *Marine*, B² 31 f. 294; B³ 19 f. 173; B⁴ 6 f. 407; C⁴ 246 f. 240.

(2) 29 octobre 1675. — Bib. Nat., *Mél. Colb.*, 473 f. 28.

(3) Colbert de Maulevrier à Colbert, 18 août 1675, *ibid.*, 472 f. 329.

(4) Bib. Nat., *Mél. Colb.*, 473 f. 336, 374, 473 bis f. 190, 414, 463.

Les petits bâtiments de Selingue et de Loeillot courent donc les plus grands risques. Les capres ont beau se grouper, eux aussi, en escadrilles : leur faiblesse demeure. Il est urgent de remédier à une pareille infériorité. Les armateurs particuliers construisent à force ; leurs chantiers, encombrés, deviennent trop étroits : ils sollicitent un emplacement dans l'enceinte de l' Arsenal (1).

Le roi non plus ne demeure pas indifférent. Sous le sceau d'un *secret inviolable*, il demande à l'intendant les renseignements les plus complets sur chacun des capitaines capres et sur chaque navire de Dunkerque. Colbert a trouvé la solution juste : les constituer en escadre soit par leurs propres moyens, soit en les aidant de vaisseaux du roi, et leur donner pour chef celui d'entre eux auquel ils consentiront à obéir (2).

Deux listes apportent les renseignements demandés : l'une, assez sommaire, du 16 septembre, l'autre beaucoup plus détaillée, du 28. Elles concordent et se complètent (3), et donnent au ministre une idée très nette de la situation maritime à Dunkerque.

Les armateurs particuliers disposent de quinze frégates et douze barques-longues. Ils ne trouveraient pas les matelots nécessaires pour les équiper toutes en même temps ; mais comme elles ne sortent jamais

494. — Arch. Nat., *Marine*, B² 32 f. 139, 198, 33 f. 341 ; B³ 21 f. 33, 38, 53, 56-66, 102.

(1) « Voir si cela pourroit porter préjudice aux intérêts de S. M., et si les ouvriers ne pourront se servir de ce prétexte pour voler ce qui est dans le parc. » *Ibid.*, B² 33 f. 101 ; B³ 21 f. 14.

(2) 4 septembre 1696 ; — Arch. Nat., *Marine*, B² 32 f. 270.

(3) Elles ont été partiellement publiées de divers côtés. Nous renvoyons aux originaux. — *Ibid.*, B³ 45 f. 166 et seq. — Bib. Nat., *Mel. Colb.*, 173 bis f. 49.

ensemble, les hommes passent de l'une à l'autre suivant les capitains dont les armateurs disposent. Ce sont en partie des gens de Boulogne, de Calais et de Dunkerque ; la majorité n'est pas de sujets du roi, mais bien de sujets d'Espagne et même de Zélande. Ils servent, d'ailleurs, aussi bien que les autres. L'espoir du gain les attira ; moins grevés de charges que les Dunkerquois, « la douceur qu'ils sentent les retient ; non seulement ils y demeurent, mais y en attirent d'autres avec eux ». En les « amorçant » par un minimum de bénéfices, on tenterait encore ceux « qui servent ailleurs quasi par force », et l'on diminuerait d'autant la facilité des Ostendais à armer contre la marine française.

Les officiers-mariniers sont pour la plupart « aussi courageux et de conduite qu'aucuns des meilleurs capitaines ». Presque tous le deviendront par la suite.

Quant aux capitaines, on en compte trente-trois, dont sept sans emploi. Le même nom figure en tête des deux listes : celui qui le porte est très jeune, ne commande en course que depuis trois ans, mais s'est, d'emblée, distingué par une valeur extraordinaire. Il s'appelle Jean Bart. Le second est son compagnon inséparable, Charles de Keiser. Ils s'entendent à merveille entre eux comme avec leurs équipages. Fidèles à l'ancienne coutume de la mer, ils tiennent conseil avant l'action ; la décision prise, leur commandement est absolu. La bravoure de Bart et sa manière de commander lui ont acquis une certaine autorité et quelque renom parmi ses pareils. Mais si on lui adjoignait le seul capitaine capable de s'égalier à lui, Vackernier, qui a le double de son âge, il ne paraît pas que l'un accepte de se subordonner à l'autre.

Le courage de ces hommes l'emporte sur la qualité de leur conduite; aucun, cependant, n'a l'envergure nécessaire pour succéder actuellement aux grands corsaires de la guerre de Quatre-vingts ans. Les espoirs fondés sur le descendant des Jacobsen, employé par le roi pendant la dernière guerre, se sont évanouis. « Il est estimé malheureux. Je le croy sans courage », dit l'intendant. En fait, nul armateur ne lui confie plus de commandement.

Le seul capitaine susceptible de répondre aux vœux de Colbert n'obtiendrait probablement pas, à cause de sa jeunesse, l'obéissance des autres.

Aucun armateur n'a individuellement les reins assez solides pour armer une escadre de vaisseaux du roi, mais on pourrait les constituer en compagnie. Dès maintenant, Hubert en convoque plusieurs, et leur propose d'armer deux frégates et une barque-longue : elles garderaient la côte de Boulogne à Dunkerque, la nettoieraient des corsaires ennemis, puis feraient vivement une course aux côtes de Hollande. Avec un pareil programme, il n'y a guère de prises à espérer. Les armateurs manquent d'enthousiasme. Hubert promet en vain de s'intéresser personnellement à l'armement, quoiqu'au fond, de son propre aveu, il n'en ait pas la moindre intention. Ses démarches pour décider des armateurs de Calais à entrer dans la combinaison n'ont pas plus de succès. Les propositions faites au roi ne répondent pas au but qu'il veut atteindre.

Omaer, avec qui dix ans plus tôt l'intendant Nacquart négociait déjà une importante entreprise maritime et commerciale, se décide à tenter seul l'opération. Il est persuadé « qu'il y a des fortunes à faire (1) ».

(1) Bib. Nat., *Clairambault*, 584 f. 291.

Ignorant qu'une dizaine de vaisseaux de guerre hollandais renforceront les ostendais pendant la campagne d'été, il se base sur l'état actuel des armements à Ostende (1) pour demander la *Sorcière* avec seize canons et cent dix hommes, la *Mignonne* avec quatre-vingts hommes, et une barque-longue avec trente-cinq hommes. Au lieu de cette dernière, on lui donne la *Lutine*. La convention passée avec le roi porte que le roi choisira les capitaines des deux premiers navires, et Omaer celui du troisième, qui pourra être un Flamand. Les frais seront répartis : un tiers au roi, deux tiers à l'armateur, et les bénéfices : un tiers au roi, un à l'armateur, et un aux équipages. Les hommes recevront le même traitement qu'à bord des capres (2).

De La Preille et Deleau continuent à commander la *Sorcière* et la *Mignonne*. Sur la *Lutine*, Omaer met un capitaine de vingt-neuf ans, Pierre Delattre, ancien chirurgien devenu corsaire : depuis deux ans que des frégates de guerre lui sont confiées, il s'est constamment montré actif et courageux (3).

De La Preille est investi du commandement en chef. L'intendant lui communique ses instructions, dont il ne lui laisse en mains qu'un extrait : à cause des difficultés de pavillon avec l'Angleterre, on veut faire croire à un armement particulier. La feinte, du reste, ne trompe personne, et les Anglais moins que quiconque. Le commandant devra assurer le commerce de Dunkerque, et combattre plutôt que faire des prises ;

(1) Un vaisseau de 36 canons et 260 hommes, un de 24 canons et 160 hommes, un de 18 canons et 140 hommes, et d'autres de moindre force.

(2) Arch. Nat., *Marine*, B² 34 f. 195, 36 f. 201 ; B³ 24 f. 61-65, 75, 109, 115, 117, 129 — Bib. Nat., *Mél. Colb.*, 146 f. 293.

(3) Arch. Nat., *Marine*, B² 34 f. 177, 184, 205, 263, 294 ; B³ 15 f. 168 ; C⁴ 248 f. 30.

de temps à autre, on l'autorise à croiser jusqu'au Texel, pour tâcher de couvrir les frais de l'armement, mais on le rend responsable des prises que feraient les ennemis en son absence.

Commencée au début du mois d'août, la campagne est bien remplie : elle a pour premier effet d'obliger les Hollandais à rappeler, pour garder leurs propres côtes, les onze vaisseaux qu'ils ont envoyés devant Dunkerque. L'un d'eux, de dix canons et soixante hommes, tombe, devant Calais, dans les eaux des trois frégates; ne pouvant leur échapper, il les combat avec acharnement, tue six hommes de la *Sorcière* et en blesse autant, dont de La Preille, jusqu'à ce que l'équipage hollandais se sauve à fond de cale et amène, en dépit de son capitaine, qui met alors le feu à ses poudres, et saute; treize hommes sont recueillis par les Français : le reste périt. L'explosion a endommagé la *Mignonne*; un canon, un homme, des débris, retombent sur la *Sorcière*. Peu de jours après, les trois frégates coulent encore un corsaire ennemi, puis elles attaquent une flotte marchande de Moscovie. Le résultat financier de la croisière est appréciable : il laisse un bénéfice net de 44.417 livres, 17 sous, 4 deniers (1).

Cette petite division tient encore la mer, qu'il est déjà question de l'augmenter d'une quatrième frégate et d'un vaisseau de trente canons. A défaut d'un

(1) Le lieutenant de l'Amirauté reçut l'ordre d'accélérer la liquidation, pour encourager les armateurs; il dressa le bilan huit mois plus tard : Recette : 62.638 liv. 4 s. 8 d. ; dépense : 18.220 liv. 7 s. 4 d. ; reste net : 44.417 liv. 17 s. 4 d. — Francis Bastinck à Williamson, Douvres, 14 août 1677, Cal. St. Pap., *Domestic*, 1677-1678, p. 306. — Arch. Nat., *Marine*, B² 34 f. 177, 178, 205, 263, 294, 349, 36 f. 219, 290, 321, 371 ; B² 24 f. 120 et seq., 28 f. 152-161 ; C¹ 243 f. 30, 42, 47.

capitaine flamand présentant les qualités requises, Colbert a de nouveau recours à Panetié. Omaer engage plusieurs co-associés à entrer avec lui dans ce nouvel armement, aux conditions du précédent. On choisit la frégate la *Fidèle*, et l'on fait venir du Havre le vaisseau le *Palmier*, de quatre cents tonneaux et trente-six canons. Définitivement, seuls prendront la mer le *Palmier*, sous Panetié, avec Selingue pour lieutenant; la *Sorcière*, capitaine Deleau; la *Mignonne*, capitaine Guillotin; la *Lutine*, capitaine Pierre Delattre. On procède trop tard à la levée des équipages (novembre 1677) : les armateurs ont déjà engagé presque tous les matelots de Dunkerque et de Calais; le peu qui reste ne vaut pas cher, et suffirait à peine à l'équipement d'un vaisseau moyen. Il faut aller en recruter à Boulogne et en Normandie. Ce fut l'occasion où Pierre Delattre, passant à Honfleur, engagea Jean Doublet, qui depuis lors navigua presque toujours de Dunkerque (1).

A Versailles, on fonde de grandes espérances sur Panetié. Il lui est enjoint de nettoyer la côte de Dunkerque à Boulogne, d'attaquer les flottes marchandes au passage du Déroit, de faire la plus rude guerre possible aux corsaires ennemis, de les chasser, puis de croiser du Texel au Dogger-Bank pour enlever les flottes venant du Nord, dont l'escorte est généralement faible. Il laissera ses instructions à Dunkerque, comme précédemment de La Preille, et naviguera sous commission de l'Amiral, afin de pouvoir saluer les

(1) Son Journal, publié par Charles Bréard, et déjà cité, est inexact quant aux dates, mais vrai quant aux faits; le pittoresque et la couleur des détails lui donnent une saveur particulière; il est plein d'images typiques qui illustrent la vie maritime de son temps.

Anglais sans difficulté. Pour le reste, le roi s'en rapporte à sa valeur (1).

Le mauvais temps persistant retarde le départ de l'escadre. Colbert, informé qu'une flotte de Moscovie quitte les ports de Norvège pour gagner la Hollande, presse instamment Panetié de mettre en mer. L'appareillage ne devient possible qu'au début de janvier 1678. Mais les gros temps continuent à sévir. L'escadre ne prend qu'un dogre, et une frégate d'Ostende, le *S. Charles*, de vingt canons et cent hommes, servant de convoi aux marchands des Pays-Bas espagnols; le capitaine et le lieutenant, Antoine Colaert et Pierre Coffin, sont deux Dunkerquois émigrés. Elle fait en outre onze rançons, montant à 31.396 livres 13 sous, plus heureuse en cela que les capres, qui ne ramènent presque rien ce mois-là. Une tourmente plus forte que les précédentes sépare les vaisseaux du roi : après vingt-cinq jours de croisière au Nord, Panetié est poussé vers le Havre, où il entre se recommander. Sur les instances d'Omaer, les trois frégates revenues à Dunkerque reprennent la mer aux ordres de Deleau; au début de mars, elles rapportent un maigre butin : 6.600 livres pour trois rançons. L'armateur accuse de cet insuccès le capitaine de la *Sorcière*, qui refusa de suivre l'avis de Pierre Delattre et de ranger de très près les côtes de Hollande (2).

A son retour à Dunkerque, Panetié, devant l'éventualité d'une guerre avec l'Angleterre, examine en compagnie de l'intendant les moyens de mettre en

(1) *Instructions*, 7 novembre 1677, Arch. Nat., *Marine*, B² 34 f. 360, et 349, 389, 36 f. 368, 375, 385, 396, 426; B³ 24 f. 157, 163, 175, 179; C¹ 248 f. 94, 178.

(2) Arch. Nat., E 1792 f. 297, et *Marine*, B² 39 f. 28, 62; B³ 24 f. 190, 28 f. 14-21, 72, 137. — Bib. Nat., *Clairambault*, 584 f. 292.

défense la fosse de Mardick (1), tout en préparant un nouvel armement. Ses co-intéressés étant décidés à suivre l'affaire (2), Jean Omaer soumet son plan à l'intendant, qui lui accorde pleine confiance : « Sur la navigation de ses bastimens, il est bon de suivre ses mouvemens. Outre qu'il a beaucoup d'habitudes, il sçait le temps qu'il faut prendre et les lieux qu'il faut croiser (3). » Ce plan de la croisière d'été, nous le connaissons ; il est traditionnel à Dunkerque : il consiste à détruire la pêcherie des ennemis.

Au cours de chaque guerre, la complexité des intérêts en cause en matière de pêche provoque les divergences dans les mesures adoptées à l'égard des pêcheurs par les belligérants. De plus, ces mesures inscrites dans les instruments diplomatiques sont fréquemment méconnues en pratique, et la nécessité s'impose, à l'un ou à l'autre, de les modifier. Mais, d'une manière générale, on peut poser en principe que les pêcheurs finissent toujours par recevoir des coups.

Dès le début de cette guerre, les Hollandais ont demandé la liberté de la pêche pour leurs harenguiers et leurs morutiers, promettant la réciproque (28 novembre 1674). Leurs corsaires ne se postent pas moins à proximité des côtes de Bretagne, guettant le retour des terre-neuviens français ; il faut que Chateauneault les chasse (24 juillet 1675). Dans ces conditions Louis XIV ne juge pas devoir accorder aux pêcheurs ennemis plus que des passeports valables un an sur

(1) « Qu'il craigne que les Anglois ne commencent la guerre en brûlant les vaisseaux qui s'y trouvent. » — 9 mars 1678, *ibid.*, B³ 39 f. 139, 174.

(2) « Omaer seul peut équiper six navires. » — *Ibid.*, B³ 28 f. 26.

(3) 10 février 1678, *ibid.*, B³ 24 f. 35. — Bib. Nat., Clairambault, 584 f. 291 et seq.

la Manche et sur la mer du Nord ; il confisque celles de leurs barques qui viennent vendre leur poisson à Dunkerque (février-mars 1676). Une trêve pêcheresse généralisée ne lui paraît pas, au premier abord, favorable aux intérêts français. Cependant, sur les instances du Magistrat de Dunkerque, il la consent par une ordonnance du 17 mai, publiée dans les ports le 30. Celle des Etats-Généraux est du 3 juin.

A cette date, quatre corsaires malouins sont en mer, en train de faire sur les pêcheurs hollandais onze prises et quatre rançons valant 44.000 florins. Deux corsaires dunkerquois, Charles Maréchal et Pierre Lassy, commandant les dogres *Santa-Maria*, de soixante tonneaux, et *Sainte-Thérèse*, rôdent autour de l'Islande, explorant les havres et les baies : ils ramènent deux prises, et vingt-et-une rançon représentant 49.300 livres. A la vérité, le roi prononce la mainlevée des rançons, mais pour avoir effet seulement après restitution par les Etats-Généraux des pêcheurs français pris ou rançonnés par les Hollandais. Naturellement, pareille éventualité ne se produit pas. Loin de là : les armateurs de Flessingue prennent à Ostende des commissions pour courir sus aux pêcheurs français (août-novembre 1677).

Réelle pour les Hollandais, la liberté de la pêche serait donc purement illusoire pour les pêcheurs français, que pourchassent Espagnols, Brandebourgeois, Danois, et Zélandais masqués en Ostendais. Et Colbert, qui ne veut pas être dupe, commente l'ordonnance royale : il invite l'intendant à exciter l'ardeur des corsaires, afin qu'ils écument comme de coutume les parages du Texel et la mer du Nord. Il donne les deux mains à l'exécution du plan proposé par

Omaer (1) : « Désoler les vaisseaux de la baleine et la pêche d'Islande ; au deffaut de prendre les navires, les rançonner ; au refus de le faire ou sy les vaisseaux sont de peu de considération, les faire couler bas... Il en faut user de mesme à l'esgard de la pesche des dogres, en couler bas autant qu'on pourra, désintéresser plus tost d'ailleurs les armateurs. Sa Majesté verra bien tost crier le peuple dans le pays de ses ennemis. Il ne faut pas de grosses escadres... Du moins sy cela ne fait pas tout le mal au public, cela obligera les ennemis à faire de grands armemens, et bien de la dépense pour les conserver (2). »

Le roi laisse à Omaer la plus entière liberté dans la conduite de l'entreprise (3) ; il peut disposer de l'escadre « comme il estimera à propos, soit pour la faire naviguer ensemble, soit pour la diviser ». Il est libre, devant le peu d'enthousiasme des officiers du roi à naviguer à la part, de choisir tous ses capitaines parmi les capres, sauf le commandant en chef, qui sera Panetié. Les gros risques qu'il encourt sont un sûr garant de son zèle ; outre sa part dans l'armement des vaisseaux du roi, il y joint un navire dont il est propriétaire pour moitié, deux frégates de vingt-deux et vingt-huit canons dont il est seul propriétaire, et il en équipe encore deux autres de vingt-quatre et trente canons. Dans ces conditions, le roi estime juste de le décharger des frais de table et d'appointements de Panetié, qui seul ne navigue pas à la part, et auquel

(1) Arch. Nat., *Marine*, B² 30 f. 196, 217, 225, 31 f. 7, 68, 77, 33 f. 59; 34 f. 266, 36 f. 175, 386; B³ 18 f. 474, 24 f. 75, 80; B¹ 7 f. 338; C³ 248 f. 13, 14, 34, 89, 93, 127.

(2) Arch. Nat., *Marine*, B³ 24 f. 36. — Bib. Nat., *Clairambault*, 584 f. 291 et seq.

(3) Arch. Nat., *Marine*, B² 38 f. 152, 266, 39 f. 87. — Bib. Com. Boulogne, ms. Hamy, II, f. 17.

une gratification est promise en cas de succès. Et Colbert ne ménage pas à Omaer les promesses de sa protection en cas de besoin.

Le dessein concerté entre l'armateur et le commandant comporte une croisière de quinze à vingt jours devant le Texel, puis l'escadre remontera vers les côtes de Norvège aux points de rassemblement des convois ennemis, pour revenir en s'attachant à gêner la pêche d'Islande (1).

Le *Palmier*, la *Sorcière*, la *Lutine*, la *Mignonne*, sous Panetié, Deleau, Pierre Delattre et Guillotin, appareillent le 28 avril, en compagnie de Michel Mesmacker, commandant le *Dauphin*, qui appartient à Omaer. L'escadre doit se renforcer au Texel de deux autres frégates du même armateur, armées de vingt-deux et vingt-huit canons. Devant l'apparente imminence de la guerre avec l'Angleterre, une barque d'avis est tenue prête à lui en porter la nouvelle (2).

Panetié ne trouve personne au lieu du rendez-vous, mais les frégates de Daubray et de Saint-Germain l'ont rejoint : le 9 mai, il donne dans une flotte de quarante-deux dogres escortée par trois convois. Le plus fort, le *Prince-Guillaume*, est une frégate de Rotterdam, de trente canons. Mesmacker attaque, les autres suivent, et le convoi est pris. Pendant qu'il est dirigé sur Dunkerque, où il arrive le 16 mai, les navires de l'escadre se lancent à la poursuite des deux autres, et des dogres. Delattre et Mesmacker d'une part, Panetié suivi de la *Sorcière* et de la *Mignonne*, séparés par une épouvantable tempête (3), prennent

(1) Bib. Nat., *Clairambault*, 584 f. 291 et seq.

(2) 10 mai 1678, Arch. Nat., *Marine*, B³ 28 f. 119.

(3) La *Rieuse* et la *Surprenante*, prêtées par le roi avec une troisième frégate à M. de Bonrepos, furent gravement endommagées par la même

ou rançonnent quelques-uns des pêcheurs. Lorsqu'on revoit Panetié en rade de Dunkerque le 27 juin, il traîne après soi deux prises, dont l'une, venant de Surinam, suffit à payer toutes les dépenses de l'armement. L'autre venait de Curaçao. Doublet rapporte qu'en finissant le déchargement de la plus grande on y découvrit cachées 26.000 piastres (1).

A la nouvelle que cinq petits bâtiments de Rotterdam devaient se rendre à Londres sous convoi d'un vaisseau de trente à quarante canons et de deux autres de force médiocre, Panetié veut remettre en mer aussitôt; ni ses instances, ni celles de Deleau, ni celles d'Omaer ne décident les matelots qui s'y refusent (2). Il part malgré tout, avec trois capres de vingt-huit, dix et huit canons qui se trouvaient au port, prêts à appareiller. Un épais brouillard sauve les navires ennemis: abrités derrière les bancs de la Tamise, ils sont hors d'atteinte quand le temps redevient clair. Les capres font route au Nord, et un nouveau brouillard permet à une frégate d'Ostende, d'une trentaine de canons, que Panetié poursuit en regagnant Dunkerque, de lui échapper (3).

Sur les instances de Colbert, Omaer continue l'armement de l'escadre pour une nouvelle période de deux mois, à condition d'être indemnisé si la signature probable de la paix précédait l'entière consommation de vivres (4). Le *Palmier* a besoin d'un suif: le mauvais

tourmente. Une petite cache de Dunkerque fut jetée à la côte de Flessingue. — Arch. Nat., *Marine*, B³ 28 f. 144.

(1) *Ibid.*, 108, 119, 127, 131, 134, 170. — Arch. Nat., E 4793 f. 45, 47, 51, 53.

(2) Le 3 août, presque tous ceux levés en Normandie ont déserté. — Arch. Nat., *Marine*, B³ 28 f. 204.

(3) 4 juillet 1678. — Bib. Nat., *Clairambault*, 584 f. 228.

(4) Le 15 juillet, Colbert le félicite de sa décision, *ibid.*, et Arch. Nat., *Marine*, B³ 39 f. 337, 353.

état du chenal lui interdit l'entrée du port, et Panetié le mène au Havre, où il demande, au lieu du *Palmier*, dont la batterie est plus basse et qui tient moins bien la mer, l'*Adroit*, qu'on allait y désarmer.

Le mauvais temps, les méchantes dispositions des hommes retardent son départ; les maladies retardent celui des frégates. Enfin, le 17 août, Panetié peut appareiller avec l'*Adroit*, la *Sorcière*, la *Vipère* (1), et deux corsaires d'Omaer de vingt-quatre et trente canons. Ce sont quatre capitaines flamands qui, cette fois, commandent sous ses ordres : Laurent Meyne sur la *Vipère*, et Michel Mesmacker, comme dans la précédente croisière, sur le *Dauphin* (5). La paix est signée depuis le 10 avec la Hollande : du rendez-vous général habituel au Texel, Panetié met le cap sur Derneus, en quête des baleiniers hanséatiques. Il débute mal : il arrête des bâtiments hollandais munis de passeports du roi de France ; un courrier spécial emporte de Versailles une verte mercuriale, « pour le tancer de la faute énorme qu'il a commise », et que les ordonnances punissent de mort (3)! On ne les applique du reste aucunement dans leur rigueur. L'escadre, entre temps, reconnaît une flotte de cinquante-quatre baleiniers rentrant du Groënland. Ces bâtiments portent chacun de quarante à soixante hommes, et de huit à vingt canons. De plus, un vaisseau de guerre de cinquante-six canons et deux cents hommes les accompagne. Panetié les garde toute la nuit. Au point

(1) C'est la *Lutine*, qui s'appelle ainsi depuis le 28 juin. Panetié, dans ses rapports, continue à lui donner son ancien nom.

(2) Nous n'avons pu préciser les deux autres. Cf. Arch. Nat., *Marine*, B² 38 f. 219, 39 f. 397, 401; B² 28 f. 210-217; C¹ 248 f. 189, 249 f. 40. — Bib. Nat., *Clairambault*, 584 f. 228-232. — Arch. Nat., E 4793 f. 153, 155, 157, 179.

(3) 3 septembre 1678. — Arch. Nat., *Marine*, B² 39 f. 442.

du jour, il tient conseil. La partie paraît difficile aux quatre capitaines flamands, d'autant que les baleiniers ont renforcé de monde le vaisseau de convoi. Panetié les encourage de son mieux : voilà pour eux l'occasion de se faire entretenir par le roi ! Et il expose son plan : tous cinq donneront contre le convoi, le désemparement sans l'aborder, parce qu'il est trop fort, et tomberont ensuite sur les baleiniers. Ainsi d'accord, il dispose la *Vipère* et l'un des capres en tête, l'autre avec la *Sorcière* en queue, et il tient le centre avec l'*Adroit*. La mer, calme, lui permet d'aller de l'un à l'autre avec son canot pour les exhorter une dernière fois à bien combattre, et leur rappeler qu'il s'est réservé le plus gros risque.

Au signal, les frégates se mettent mal en ligne. Celle de tête tire sa bordée sans ordre. L'*Adroit* envoie la sienne au convoi qui commence à plier, puis revient en constatant que son agresseur n'est pas soutenu : les frégates se sont écartées, et ne répondent pas au signal de rallier le commandant (1). La tactique du convoi est alors de désemparer l'*Adroit* pour le prendre à coup sûr. Au soir, le vaisseau de Panetié compte huit canons démontés ; ses principales manœuvres sont coupées. Au cours d'un nouveau conseil, le commandant, désireux de risquer une deuxième tentative, retient sur ses lèvres les reproches de lâcheté que les Flamands méritent. Sachant ces gens « extrêmement intéressés et s'exposant davantage dans l'espérance

(1) « Il (Panetié) fut contraint d'y envoyer un officier pour savoir les raisons qu'il avoit de faire cette manœuvre ; ce misérable capitaine (celui de la plus grande des frégates) dit qu'il s'estoit escarté pour charger son canon, et sur ce que l'officier luy dit ce qu'il devoit là-dessus, il luy répondit qu'il n'avoit rien à luy commander, et qu'il sçavoit ce qu'il avoit à faire. »

du butin », il leur propose de se diviser : trois d'entre eux courront sus aux baleiniers, pendant que le quatrième se joindra à l'*Adroit* pour attirer le convoi dans une autre direction. Ce plan adopté, on attend le jour : les Flamands attaquent si mollement qu'ils donnent le temps aux baleiniers de se serrer autour de leur vaisseau d'escorte, lequel joue vigoureusement de son canon ; un homme est tué sur l'une des frégates, et elle se sauve. Les deux autres ne font rien qui vaille, et tiraillent hors de portée. Panetié a réussi à attirer le convoi à l'écart, puis a reviré sur la flotte ; son adversaire imite sa manœuvre, si bien qu'il poursuit ventarrière l'*Adroit*, lequel poursuit la flotte des baleiniers, qui semblent chasser les trois frégates ! Mais le vaisseau de guerre ennemi n'interrompt pas son feu, et Panetié se trouve dans une situation critique : qu'un boulet le désempare d'un mât ou d'une vergue, et il est perdu, car il ne peut attendre « aucun secours de ses meschants seconds (1) ». Il se résigne à se retirer, « au désespoir d'estre toujours si mal secondé, sans vouloir voir ces misérables ». S'il ne se souciait de l'intérêt de ses armateurs, il les aurait quittés.

Il se décide à contre-cœur à prendre en leur compagnie la route de la Baltique. Bientôt, l'escadre joint une flotte de quatre-vingts navires marchands naviguant sous deux petits convois hollandais. Les Flamands gagnent de l'avance, et entrent en contact avec la queue de la flotte : mais le canon des marchands leur ayant tué un homme, ils font au commandant « l'honneur de l'attendre ». Le soir tombe lorsque

(1) L'ennemi tirant haut, il fait jeter son monde à plat ventre à chaque décharge, de sorte qu'il n'a qu'un homme blessé d'un éclat.

Panetié s'attache à deux grandes flûtes de Lubeck, les *Armes-de-Holstein*, de cinq cents tonneaux et quatorze canons, et le *Saint-Georges*, de quatre cents tonneaux, quatorze canons et vingt-trois hommes. Les convois évitent de tirer pour tâcher de lui donner le change dans l'obscurité, mais il ne lâche pas sa proie, et à peine l'aube commence-t-elle à luire qu'il amarine les *Armes-de-Holstein* et fait amariner le *Saint-Georges* par Michel Mesmacker. Les deux flûtes contiennent une riche cargaison de vins d'Espagne, de limons, de tabac du Brésil, et de sel.

« Voylla, conclut Panetié, deux actions bien désavantageuses pour les Flamands, la dernière particulièrement, de n'avoir osé attaquer deux petits convois, l'un de dix-huit et l'autre de seize pièces, et les deux flûtes chacune de quatorze. Les quatre frégates étoient l'une de vingt-quatre, une autre de vingt, une de dix-huit, et l'autre de quatorze.

« Des sujets naturels du Roy auroient mieux fait leur devoir, pour peu qu'ils eussent été connus, et il est très certain que sy le commandant eût eu avec lui quatre braves gens, le convoy de Hambourg n'auroit pas ramené toute sa flotte. Il est assez heureux pour les rencontres, mais très malheureux en seconds.

« Il ne faut pas s'attendre que ces sortes de Flamands fassent aucune action d'éclat ; il n'y en a que deux à Dunkerque qui vaillent quelque chose, et le commandant doit rendre justice à l'un (1) qui étoit avec luy, qui a assez bien fait son devoir, et qui a gardé le poste qu'il lui avoit donné.

« Il ne faut regarder ces gens-là que pour incom-

(1) Michel Mesmacker.

moder le commerce des ennemis, en prenans leurs marchands ; car il est vray qu'ils sont plus propres à faire le cours, que les François, et meilleurs matelots, étans nés dans ce métier. C'est ce qui a fait que le commandant ne leur a point fait de grands reproches comme il aurait fait à des officiers françois qui auroient tombé dans la même misère. »

Panetié était au plus haut point un brave homme, et un homme brave (1).

A son retour, la paix n'est pas encore conclue avec les Hanséates et les Danois. Le roi désirerait continuer l'armement, et envoyer l'escadre croiser entre la pointe de Skagen et les côtes de Lubeck. Mais Omaer s'y refuse : le service qu'il vient de rendre lui a déjà coûté de lourds sacrifices. L'intendant de Vauvré insiste pour qu'on facilite le règlement de ses comptes : c'est à Dunkerque « le seul homme capable et assez bien intentionné pour rendre un service comme celui qu'il a rendu dans ce rencontre ».

Quant à Panetié, il est récompensé par une gratification de 3.000 livres, et un brevet de pension de 1.500 livres par an (21 décembre 1678 et 5 janvier 1679) (2).

(1) *Relation du sieur Panetié sur sa navigation, et de la prise de deux flutes de Lubeck*, Arch. Nat., *Marine*, B¹ 8 f. 232. — Arch. Nat., E 1793 f. 157. — Voici un autre fait, du 5 février précédent, à rapprocher de celui-ci : la *Fidèle*, mouillée sur le tillac de lune entre le Gris-Nez et la rade S. Jean, voit arriver un navire qu'elle prend pour un capre d'Ostende, et qui escortait une flotte marchande. Ce navire la chasse, faisant feu de son canon et de sa mousqueterie. L'équipage et une partie des officiers se jettent à plat ventre sur le tillac ou se sauvent à fond de cale. « Par bonheur », on s'aperçoit qu'il y a méprise ; le navire poursuivant est au roi, et commandé par Gravanson. « Cela fait connoître que sy quelques ennemis nous poursuivoient, note l'écrivain du bord, il en arriveroit la mesme chose, et le bastiment n'est pas en seureté, puisque l'équipage se cache. » — *Ibid.*, *Marine*, B³ 28 f. 50.

(2) *Ibid.*, B² 39 f. 50b, 50g, 642, 40 f. 4 ; B³ 31 f. 29.

VI

LE BILAN DE LA COURSE. — L'HOSTILITÉ DE L'ANGLETERRE.
— LA PAIX DE NIMÈGUE

La course, insignifiante au début de la guerre, n'a cessé de suivre une progression constante. « Il faut que les frégates et les barques-longues soient toujours en mer », écrit Colbert en août 1675. L'émulation gagne les particuliers; ils « s'échauffent à faire des armements ». Ils multiplient les demandes de commissions. On ne compte que vingt-sept bâtiments corsaires en septembre 1676 : ils sont cinquante, dix-huit mois plus tard. Les chantiers de construction deviennent insuffisants (1).

Les prises s'accumulent dans le port, et les désastres commerciaux chez l'ennemi (2). En février 1676, la *Mignonne* abrite à Hull deux prises hollandaises d'une valeur telle que les armateurs jugent son escorte insuffisante pour les ramener en sûreté à Dunkerque, et ne hasardent pas ce retour. En octobre 1677, les capres ont plus de 150.000 livres de prises en mer. Là curiosité y trouve son compte : des lions, des sapa-jous, des perroquets extraordinaires qu'apportent les vaisseaux des Indes vont enrichir la ménagerie de Versailles (3).

(1) Arch. Nat., *Marine*, B² 31 f. 311, 38 f. 99. — Pour les bâtiments du roi, *ibid.*, B² 49 f. 130 (18 juillet 1675). — Mancel, *L' Arsenal de la Marine*..., p. 52 (Etats de la Marine, 1^{er} janvier 1677).

(2) Cf. liquidations particulières : Arch. Nat., *Marine*, B² 42 f. 162 et seq., 47 f. 120, 49 f. 163, 165, 173, etc. — Un compte d'octobre 1675 établit que les capres viennent de faire pour 162.862 liv., 16 s. de rangons.

(3) Arch. Nat., *Marine*, B² 33 f. 39. — Bib. Nat., *Mél. Colb.*, 173 f. 132, 175 f. 324.

Les Ostendais finissent par renoncer à armer des convois; leur commerce prend cours par l'Angleterre, la Hollande et la France : les fabriques et les manufactures des Pays-Bas espagnols sont ruinées (1).

Les Hollandais ont commencé par menacer notre navigation côtière avec leurs vaisseaux : bientôt, ils les rappellent pour protéger leurs propres côtes, où les Dunkerquois, comme jadis, font des descentes, pillant une île voisine du Texel, et armant des smacks qui s'engagent dans les watten, malgré le danger extrême de ce genre d'expéditions (2).

En 1675, plusieurs capitaines hollandais ramènent victorieusement des capres dunkerquois capturés; le commandeur Jean Noyrot, qui en a déjà pris deux, reçoit de l'Amirauté d'Amsterdam un objet en argent de la valeur de trois cents florins, pour avoir enlevé, après quatre heures de combat, Michel Gauvain et sa frégate de dix-huit canons et cent trente hommes, dont quarante furent tués (3). Mais l'année suivante les progrès des Dunkerquois sont tels qu'ils rendent la mer du Nord impraticable; les Etats-Généraux lancent contre eux le lieutenant-amiral Willem Bastianze Schepers, et le vice-amiral Jean Van Nes, à la tête de douze vaisseaux de guerre (5 de 32 à 50 canons, 7 de 8 à 20 canons).

(1) *Mémoire des Etats de Flandre*, 25 juin 1718, dans Gilliodts Van Severen, *Cart. de l'Estaple de Bruges*, IV, 487.

(2) Un smack d'Omaer est pris, le capitaine tué, l'équipage emprisonné à Amsterdam (juin 1678). — *Ibid.*, 175 f. 324. — Arch. Nat., *Marine*, B² 39 f. 236, 261 : B³ 28 f. 144, 170.

(3) Les capitaines hollandais se nomment Jean Bonte, Gillis Casen, Evert de Liefde, Jacob Hoeck, Gervit Halfcaech, Meganck, Knf. Kind, attaqué par trois dunkerquois, les force à l'abandonner. — *Notes des Amirautés d'Amsterdam et de la Meuse*, 1675 et 1676, *Lettre du commandeur Halfcaech*, 1675, dans de Jonghe, *Geschiedenis van het Nederlandsche Zeewezen*, 3, II, pp. 253, 269, 270.

Pour 1677, Thomas Vlugh est nommé vice-amiral du quartier du Nord, avec quinze frégates et senaults sous ses ordres (1 de 40, 3 de 32 à 36, 4 de 20 à 24, 7 de 10 à 16 canons). On prie le gouverneur des Pays-Bas espagnols d'y ajouter deux frégates royales et un senault. On en fait quatre divisions : Vlugh en personne commande celle qui assurera le retour de la flotte des Indes orientales ; la deuxième croise du Texel à l'Ems oriental ; la troisième surveille la Meuse ; la quatrième, sous le commandeur Cornélis Evertsen le Jeune, devait tenir la mer depuis le Pas-de-Calais jusqu'à l'île de Walcheren, et bloquer Dunkerque : faute de vivres, les vaisseaux d'Evertsen l'abandonnent ; l'un d'eux, le *Tonin*, pris en août par trois capres dunkerquois, vole en l'air ; Evertsen reste seul avec un senault devant Dunkerque. Les Etats doivent donner à la flotte du Groënland quatre vaisseaux d'escorte au lieu d'un, et il faut cette année-là jusqu'à trois convois de guerre pour mener un seul navire marchand de Delfzyl au Texel (1) !

Les deux dernières croisières de l'escadre de Panetié donnent aux Etats-Généraux une si « furieuse allarme » qu'ils détachent à ses trousses plusieurs escadres de cinq à six vaisseaux supérieurs en force. Il est de retour à Dunkerque, — « et c'est un miracle qu'il ayt peu y conduire ses prises », — et deux de ces escadres le cherchent encore, l'une dans les parages de Bergen, l'autre dans les parages d'Islande. Les Etats ont dû farcir leurs côtes de vais-

(1) *Résolutions des Etats*, des 7 avril 1676, 6 et 9 avril 1677 ; *Notes des Amirautes de Zélande et d'Amsterdam*, 1676 et 1677 ; *Lettres de Schepers et de Van Nes au Pensionnaire et à l'Amirauté de la Meuse*, 1676 ; *Instructious pour le commandeur Evertsen*, dans de Jonghe, *Geschiedenis van het Nederlandsche zeewesen*, 3, II, pp. 255-267.

seaux de guerre : il est vrai, « la fin de la guerre est mieux conduite pour leur commerce », mais à quel prix (1) !

Le bilan des corsaires se résume ainsi : sur cent vingt-deux capitaines ayant commandé en course, non compris les officiers du roi, trente-deux ont péri, tués ou noyés. Près de trois mille matelots subirent le même sort. Trois cent quatre-vingt-quatre prises menées au port produisent 3.787.695 liv. 6 s. 8 d., et 400.000 liv. de frais. Le roi en a rendu aux Anglais, bien que valables en majeure partie, pour 1.800.000 livres. Les Hollandais et les Ostendais en ont repris pour 2.400.000 livres. « Or la plupart des reprises avoient été faites à la rade, faute d'entrée et faute de risban, et bien souvent d'une garde-coste qui fust assez forte pour les protéger (2). »

Vauban arrive à Dunkerque au printemps de 1678. Il va réaliser ce programme de défense tout tracé, et entreprend les grands travaux du port, devenus une absolue nécessité.



Depuis que les Anglais ont été détachés de l'alliance française par la Hollande, on a pu croire une déclaration de guerre inévitable. Ils ne cessent d'observer méthodiquement une neutralité malveillante.

Louis XIV s'applique à éviter les difficultés, et fait preuve du plus grand esprit de conciliation : pour être

(1) Arch. Nat., *Marine*, B³ 28 f. 170.

(2) *Mémoire concernant la Flandre flamingante* (1697) par Desdris, maître des requêtes et intendant de Dunkerque, Bib. Com. Dunk., ms. 78 f. 329. — Desmadris a emprunté ses chiffres au receveur de l'Amirauté. Ils ont été légèrement modifiés par Faulconnier, *Descr. hist. Dunk.*, II, 87.

certain qu'aucune prise ne sera confisquée injustement, il les juge en personne, sur le rapport de Colbert qui examine toutes les procédures (1). Il va jusqu'à donner mainlevée de tous les navires réclamés, justement ou non, par les Anglais, et pour pouvoir leur rendre une recousse régulièrement opérée par un dunkerquois, il n'hésite pas à indemniser les armateurs du corsaire (2). Il défend à ses vaisseaux et à ceux des particuliers d'arrêter les bâtiments anglais, écossais, irlandais, ou des colonies anglaises, munis de passeports réguliers de leur pays (3).

Les incidents naissent cependant dès le printemps de 1673, et se multiplient. La frégate anglaise le *Diamant*, de quarante-huit canons, coule la barque-longue la *Légère*, dont le capitaine, de La Bie, est noyé. Le capitaine anglais Canon s'excuse sur ce qu'il était au lit quand l'accident s'est produit ; mais bien certainement « cela a été fait malicieusement ». On a vu l'arrestation arbitraire de Loeillot par six frégates anglaises (juin 1675). Selingue est deux fois leur victime : au mois de mai précédent, croisant au Pas-de-Calais, il chasse un capre d'Ostende de trois canons, deux pierriers de fonte et trente-deux hommes ; après l'abordage, tous deux s'échouent à la côte de Hastings. Selingue les renfloue, quand accourt de Hastings une troupe de deux à trois cents habitants, « comme des chiens enragés » : ils escaladent, pillent et démolissent la prise, pillent, dépouillent et maltraitent les gens que Selingue y a mis, les traînent par les cheveux,

(1) « Mais après cela il faut qu'ils se contentent », écrit Colbert à l'ambassadeur à Londres. — Arch. Nat., *Marine*, B² 23 f. 34, 24 f. 417.

(2) *Ibid.*, B² 22 f. 242, 23 f. 41, 47, 178.

(3) Arch. Nat., A D VII, 8.

leur prennent leurs armes, qui sont « armes du Roy ». Des cavaliers les renforcent et frappent les Français à coups de sabre « d'une manière pitoyable ». Ils en retiennent dix-huit prisonniers pendant deux jours, et ne relâchent Selingue, son frère et son maître d'équipage que contre rançon. Quant au capre ostendais, ils en ont enlevé tout ce qui se pouvait et y ont ensuite mis le feu (1).

Le 18 juin 1677, Selingue, avec Deville et Loeillot, escortait sept bellandres de Boulogne. A hauteur de Wissant, deux vaisseaux anglais de quarante à cinquante et de quatorze canons (2) veulent les contraindre à amener ; sur leur refus, ils les attaquent. Loeillot a la chance de se sauver ; les deux autres sont conduits aux Dunes, et leurs navires pillés et « mis en meschant estat ». Emprisonnés à Londres, Selingue et Deville attendent près de trois mois le jugement qui les condamne chacun à quatre cents livres sterling d'amende, et à rester en prison jusqu'au paiement de cette somme ; le 27 août seulement, le roi d'Angleterre leur accorde des lettres de pardon et de rémission. Deville peut ramener les deux barques-longues du roi à Dunkerque, mais Selingue doit verser les quatre cents livres sterling (3).

Toujours dans le but d'éviter les difficultés et de montrer son esprit de conciliation, le roi fait naviguer Panetié, et combien d'autres de ses officiers, sous commission de l'Amiral, pour qu'ils donnent sans difficulté le salut exigé par les Anglais. Trois barques-

(1) Arch. Nat., *Marine*, B³ 45 f. 31, 49 f. 99, 114.

(2) Le plus fort est le *Francis*, capitaine Henry Carverth.

(3) Arch. Nat., *Marine*, B³ 24 f. 89-117. — *Requête* de Selingue à Williamson, procédure et lettres de pardon, Cal. St. Pap., *Domestic*, 1677-1678, 225, 294, 326.

longues, sous pavillon royal, sont contraintes au salut par le canon du fort de Douvres (23 mars 1677). De leur côté, les navires anglais sommés d'arborer leur pavillon s'y refusent, et injurient les officiers qui viennent les reconnaître. Par mesure de précaution, on défend aux corsaires de relâcher avec leurs prises en Angleterre, « ce qui n'auroit d'autre effet que de consommer ces prises en procédures coûteuses (1). » Ceux que la tempête y pousse sont l'objet de mille avanies. Les noms de leurs capitaines sont mis dans la *Gazette* pour tâcher de découvrir s'ils ont maltraité quelque navire anglais ; même si l'enquête est favorable, les prisonniers ne sont pas toujours élargis de suite. En général, cependant, les corsaires de Dunkerque sont loin de maltraiter les Anglais ; ces derniers se plaignent parfois de leur « incivilité » ; on cite le cas d'un capitaine anglais qui refuse de payer, suivant l'usage, le prix du coup de canon de semonce sans lequel il n'a pas voulu déférer à la visite, et qui reçoit une volée, puis est fouillé et délesté du contenu de ses poches. Par-ci, par-là, quelques menus pillages comme il s'en produit journellement en mer. Ce sont vétilles qui ne justifient pas la conduite des autorités et des capitaines anglais.

Un navire anglais conduit à Dunkerque est relâché presque aussitôt (2). Par contre, un navire de Dunkerque de dix canons, dix pierriers et quatre-vingt-dix hommes, est impunément assailli dans la baie de Rye par trois vaisseaux de guerre hollandais qui le prennent. Les hommes ont eu le temps de se sauver

(1) Arch. Nat., *Marine*, B² 30 f. 260 ; B³ 19 f. 19-126, 24 f. 53-57.

(2) Cal. St. Pap., *Domestic*, 1673-1675, p. 586 ; 1675-1676, p. 6, 40, 79, 148, 278, 493 ; 1676-1677, p. 243, 299, 484 ; 1677-1678, p. 72, 211.

à terre. Pour permettre aux Hollandais de profiter des mainlevées données par Louis XIV des prises faites sur les Anglais, ces derniers prêtent leurs noms à nos ennemis. L'Amirauté britannique délivre des lettres de mer à des Hollandais qui n'ont jamais abordé en Angleterre, si bien qu'au lieu d'absorber le commerce hollandais les Anglais le couvrent de leur nom, et ont encore l'audace de se plaindre le jour où le roi de France tire argent de ses ennemis en leur accordant occasionnellement des passeports(1)!

En janvier 1678, la guerre paraît certaine, et immédiate : les marchands anglais de Dunkerque se préparent à expédier leurs biens « à toute vitesse » ; une douzaine de bâtiments n'osent quitter Deal où ils sont chargés pour Calais et Dunkerque. Quarante autres sont dans le même cas aux Dunes et dans les jetées de Douvres, et, crainte des hostilités, leurs équipages se mutinent et refusent le service (2). Du Château-Elisabeth, à Jersey, Sir Thomas Morgan annonce à Williamson les nouvelles que lui communique un espion qu'il entretient à Saint-Malo : les Malouins n'attendent que la déclaration de guerre pour mettre en mer une cinquantaine de corsaires ; ils comptent qu'il en sortira un bon nombre de Dunkerque, et ainsi se promettent dans la Manche une riche moisson des vaisseaux anglais naviguant actuellement au loin. Ces corsaires français causeront grand mal si une escadre du roi ne les détruit dès l'abord. Colbert est à Paris, d'où il les encourage fort. Et l'on suggère : aviser les cor-

(1) *Ibid.*, 1676-1677, p. 81. — *Mémoires des 24 juillet et 17 septembre 1676*, Arch. Nat., *Marine*, B² 32 f. 181, 263. — *Lettres de Colbert*, III, 2^e, 33.

(2) Cal. St. Pap., *Domestic*, 1677-1678, pp. 570, 581, 594.

saires d'Ostende qu'ils seront bien reçus dans les ports des îles anglaises de la Manche (1).

A Dunkerque, l'intendant Hubert s'est muni de bons renseignements sur le commerce anglais, et adresse à la Cour un mémoire où il préconise les meilleurs moyens de le ruiner. A coup sûr, on pourra y porter un grand dommage en un court laps de temps, bien que la lutte s'annonce comme devant être plus sérieuse que celle contre la Hollande, à cause du grand nombre d'escadres dont les Anglais disposent pour protéger leurs flottes marchandes. Hubert propose d'employer à la course des bâtiments de petites dimensions, de laisser aux armateurs la liberté de rançonner, couler à fond, ou ramener leurs prises dans les ports de leur choix, même ceux de Suède : le roi accorde cette autorisation (5 février 1678) sous condition de l'établissement d'un commissaire en Suède, et du paiement du dixième de l'Amiral aux mains de son receveur à Dunkerque. Et comme il est hors de doute que le premier effort des Anglais tendra à empêcher les corsaires de sortir du port, il faut parer aux tentatives d'incendie dans la fosse de Mardick, en garder l'entrée avec un brûlot, un navire de vingt-quatre canons et deux chaloupes armées, tandis que cinq ou six autres chaloupes se tiendront constamment prêtes à leur porter secours en cas de besoin (2).

Le roi promet son aide aux armateurs particuliers. Il met en chantier des vaisseaux spécialement destinés à arrêter les charbonniers anglais, dont le com-

(1) *Ibid.*, 1677-1678, p. 623 (27 janvier et 2 février 1678).

(2) Février-mars 1678. — Arch. Nat., E 1792 f. 148 ; *Marine*, B³ 24 f. 58, 67, 28 f. 81, 87.

merce est en train de devenir une source de richesses énormes pour l'Angleterre (1).

Dans la pensée de s'embarquer sur les capres qui vont courir sus aux Anglais, les matelots d'Ostende et de Zélande affluent à Dunkerque. On en attend plus de trois mille. Colbert juge inutiles les baraquements proposés pour les abriter : « Ils seront retenus par l'utilité qu'ils trouveront dans les armements », dit-il. Il recommande de les bien traiter. Le Magistrat est invité à recevoir sans difficulté en qualité de bourgeois les maîtres de navires qui demandent à s'habituer à Dunkerque, et cela aux conditions qu'ils offrent (2).

La situation est tendue à l'extrême.

Le 13 mai, l'ordre part de ne laisser sortir aucun corsaire contre les Anglais avant la déclaration de guerre... (3). Contrairement à toutes les prévisions, nulle déclaration ne s'ensuit pas. Loin de là : la paix est signée avec la Hollande le 10 août, avec l'Espagne le 17 septembre. Les hostilités continuent quelque temps encore contre les puissances du Nord ; de petits corsaires prennent des commissions contre les Danois en avril 1679, et ramènent quelques prises (4). Sur le bruit qu'un capre ostendais navigue avec une commission de Brandebourg, une négociation auprès du gouverneur d'Ostende aboutit à l'emprisonnement, d'ordre de l'Amirauté, d'un capitaine qui, en effet, a sous ce couvert rançonné deux pêcheurs de Dieppe et un de Dunkerque. Quant à l'armateur, un marchand

(1) *Ibid.*, B² 39 f. 78.

(2) 10, 24 février, 15, 16 mars 1678. — *Ibid.*, B² 39 f. 122, 153; B² 28 f. 91. — Bib. Nat., *Clairambault*, 584 f. 291 et seq. — Chantignonville au Magistrat, Ypres, 19 avril 1679, Arch. Com. Dunk., 342, I, 249.

(3) Arch. Nat., *Marine*, B² 39 f. 261.

(4) *Ibid.*, C¹ 248 f. 198-254.

de la ville, il a prudemment pris la fuite, et, après enquête, l'Electeur de Brandebourg déclare la commission fausse (1) !

La paix avec l'Empire est signée le 5 février 1679, avec la Suède et le Brandebourg, le 29 juin, enfin avec le Prince Palatin et le Danemark le 2 septembre.

VII

LA VISITE DU ROI (juillet 1680)

Louis XIV comptait venir à Dunkerque cette année même, mais le voyage est retardé : il a lieu en juillet 1680. C'est un triomphe pour Colbert.

La reine, le dauphin et toute la cour accompagnent le monarque. Seignelay remplace son père, retenu à Paris par la maladie. Le souvenir est resté de la pompe et de la solennité de cette visite. Le 26 juillet au soir, le maréchal d'Estrades et le Magistrat reçoivent le roi aux portes de la ville, et, le lendemain matin, la visite commence.

Quels changements depuis dix ans ! La population a presque doublé ; son assimilation à la France est un fait acquis, et le plus grand des marins qui en soient sortis en est déjà le plus Français. La ville est ceinte de fortifications imprenables. Il a suffi de deux ans à Vauban pour construire le Risban, aménager les écluses, et prolonger en mer les deux jetées. Ce chenal, dont naguère encore le peu de profondeur interdisait l'accès au *Palmier*, un vaisseau de neuf cents tonneaux et soixante-quatre canons, calant seize pieds, l'*Entre-*

(1) *Ibid.*, B² 41 f. 347, 350, 440 ; B³ 31 f. 77, 83.

prenant, a pu l'utiliser pour venir s'amarrer au quai qui longe la tour de l'ancien château. Le chevalier de Lhéry commande ce beau bâtiment; il en fait les honneurs au roi, le 27 juillet. Les soldats et les matelots, soigneusement choisis et couverts de brillants uniformes (1), émerveillent Louis XIV par la rapidité et la sûreté de leurs manœuvres. Puis, le roi examine les fortifications et les ouvrages du port. Panetié dirige sa visite à l'Arsenal. Il passe, le 28, la revue de la garnison et voit jouer les écluses. Le 29, monté sur une galiote luxueusement équipée, il assiste à un combat simulé de l'*Adroit* et de la *Serpente*, sous Panetié et Albert (2). Il quitte Dunkerque le 30.

Deux lettres, que reçoit Colbert à cette occasion, donnent le ton de ce séjour du roi. La première est écrite le 27 juillet par Colbert de Maulevrier, à la suite de la visite de l'*Entreprenant* :

« Il est impossible d'antandre tous les applaudissements que le Roy et les courtisans donent aus merveilles qu'on voit icy de la marine. Sans vous en faire un compliment en particulier, *S. M.* fut hier près de deux heures sur le vaisseau du chevalier de Léry, ne pouvant se lasser d'en admirer la beauté et la magnificence. L'on fit faire la reveue aus soldats et les manœuvres aus matelots devant elle; les soldats firent l'exercice avec la mesme justesse que les mousquetaires du Roy, et pour les matelots la légèreté et la vitesse avec laquelle ils montèrent et descendirent plu-

(1) Les matelots réclament leur congé le jour où on leur retire ces habits, ne leur laissant que leurs chemises. Les habits finirent par s'abîmer dans les coffres où on les rangea. — Arch. Nat., *Marine*, B² 43 f. 373.

(2) Le chevalier de Lhéry reçut une gratification de 12.000 livres, Albert une de 2.000 livres, et Panetié une commanderie de Saint-Lazare de 2.000 livres.

sieurs fois du plus haut des vergues et des mâts du vaisseau servit de spectacle aussy divertissant pour toute la cour qu'il estoit extraordinaire et nouveau. Pendant tout le dîner du Roy on ne parla d'autre chose, et le récit que *S.M.* en fit augmenta tellement la curiosité que pendant toute l'après-disner on ne vit autre chose, et à quelque heure qu'on passa près du port on voioit les matelots pendant aus vergues et montant aus huniers de ce vaisseau pour doner le plaisir de ce spectacle à la reine, à madame la Daufine et aus dames de la cour. La parure et la propreté du vaisseau et des matelots, la bone mine et l'ajustement des soldats, et toute l'ordonnance de ce modèle de la marine que vous avez fait voir à *S.M.* s'est treuvée si bien antandue que personne n'y a rien treuvé à blamer, quoi que tout ayt été fort examiné par les courtisans qui d'ailleurs se plaisent assés à critiquer les ouvrages les plus parfaits.

« Le Roy, après avoir visité les fortifications de la place l'après disnée, alla voir sur le soir celles du port et parut fort satisfait du risban et des jetées qu'on a faits aus deux côtés du canal pour le couvrir des sables et des vents. J'avois l'honneur d'accompagner *S.M.* et d'etre près d'elle lorsqu'elle parla de ce risban ; il me sembla que cette antreprise lui paroissoit grande et belle, et qu'elle trouvoit que c'estoit un monument à laisser à la postérité assés digne de son règne. Nous verrons aujourd'hui l'efet des écluses (1). »

La seconde lettre est de Louis XIV lui-même. Il l'écrit le 29, la veille de son départ. Elle prouve la vérité de cette phrase de Colbert à Seignelay : « Jamais

(1) Bib. Nat., *Mél. Colb.*, 135 f. 443.

roi n'a eu tant d'application (1). » Elle constitue pour le ministre un éclatant témoignage de satisfaction.

« J'ay voulu attendre que j'eusse tout vu devant que de vous écrire. J'ay esté très content des travaux du port et du vaisseau que j'ay examiné de toutes manières. Le chevalier de Lhéry a honneur à l'ordre qui y est. J'ay dit à vostre fils de vous mander le détail de toutes choses.

« J'entendray bien mieux maintenant les lettres de marine que je ne faisois, car j'ay vu le vaisseau de toutes manières et faire toutes les manœuvres, tant pour le combat que pour faire route. Je n'ay jamais vu d'hommes si bien faits que le sont les soldats et les matelots; si je vois jamais beaucoup de mes vaisseaux ensemble, ils me feront grand plaisir.

« Les travaux de la marine sont surprenans, et je ne m'imaginois pas les choses comme elles sont; enfin, je suis très satisfait. Mon voyage me coustera quelque chose, mais mon argent sera bien employé, car j'auray plus de pièces qui verront la rade et les attaques à revers; vostre fils vous expliquera le détail. J'ay vu comment on fermeroit l'arsenal. Je crois que tout ira à merveille et qu'après cela Dunkerque sera le plus beau lieu du monde; voilà ce que je suis bien aise de vous dire pour aujourd'hui (2). »

(1) 19 mai 1673. — Bib. Nat., ms. franç., 8025 f. 58.

(2) Cabinet du duc de Luynes, publiée par E. Mancel, *l'Arsenal de la Marine*... p. 72. — Cf. sur ce voyage du roi, outre l'ouvrage précité, pp. 69 et seq. : Arch. Nat., *Marine*, B² 40 f. 58, 43 f. 291, 336, 373, 407, 479; B³ 31 f. 33, 33 f. 124, 154-158. — Bib. Nat., *Clairambault*, 707. — *Guerre, Arch. hist.*, 669 f. 73. — *Journal du Voyage du Roy en Flandre avec une relation de ce qui s'est passé sur le vaisseau l'Entreprenant et aux combats des deux frégates à la rade de Dunkerque*, Paris, Bureau d'Adresses, 7 août 1680, broch. in 32, réimp. Quarré-Keypourbon, Lille, 1883 — Faulconnier, *Descr. hist. de Dunk.*, II, 90 et seq.

CHAPITRE IV

LES ORIGINES ET LES DÉBUTS DE JEAN BART

I

LES ORIGINES

Comme il faisait exécuter à Dunkerque les travaux du port, Vauban se prit de sympathie pour un jeune capitaine de corsaires que ses exploits avaient du premier coup mis hors de pair.

C'était un gaillard à la taille puissante. Le visage ouvert, encadré de cheveux châtain, souriait de ses yeux bleus et de sa bouche où se lisait la bonté, tandis que le menton fortement accentué dénotait une volonté de fer et une énergie peu commune. Il se montrait sobre, honnête, et droit. Une ambition ardente et noble révélait en lui une âme haute. Il n'avait pas encore atteint la trentaine, et déjà dans la marine de ces pays il n'était question que de lui. D'une vieille et nombreuse famille de marins dunkerquois, que les alliances avaient enrichie du sang des meilleurs et des plus vaillants parmi leurs pareils, excellent marin lui-même, il appuyait sa parfaite connaissance de son métier sur un solide bon sens. Il se décidait promptement, gardait dans l'action un imperturbable sang-

froid, et la fortune servait son intrépidité. Il savait entraîner les hommes, et prêchait d'exemple dans le danger. Les armateurs se le disputaient. Jean Omaer réussit le plus souvent à se l'attacher. Le roi lui avait accordé une chaîne d'or au cours de la guerre; il le prit à son service comme elle finissait : Jean Bart fut nommé lieutenant de vaisseau le 5 janvier 1679 (1).

Ce nom de Bart (2) est très répandu en Flandre (3). Il est l'abréviatif de Barthélemy ou Bartholomé. Il apparaît fréquemment dans les documents du seizième siècle (4).

Une série de gens de mer le porte, sans que, pour cette époque, il soit possible d'établir exactement leur parenté. L'un des quatre maîtres de busses de Nieupoort arrêtés par les Danois en 1519 se nomme Jean Bart (5). Lorsque François I^{er} envoie en Écosse Gabriel de Montgommery, sieur de Lorges, avec des troupes au secours de la reine, l'un des navires chargés d'y transporter des vivres a pour pilote de la mer

(1) *Rôle des Classes*, 1^{er} janvier 1674, Arch. Nat., *Marine*, C³ 246 f. 113. — *Etats des capitaines capres de Dunkerque*, *ibid.*, B³ 45 f. 166. 168. — Faulconnier, *Descr. hist. Dunk.*, II, 123. — Portraits reproduits dans ce volume.

(2) Bart, Baert, Barth.

(3) On le trouve aussi en Angleterre : Pierre, Jean, Cornil Bart, marinières en 1675. — Cal. State Papers, *Domestic*, 1675-1676, pp. 48. 335, 585.

(4) Jean Bart, conseiller au Grand Conseil de Malines, nommé par Marie de Hongrie membre de la commission arbitrale chargée de juger la validité des prises réciproques entre sujets de France et des Pays-Bas (1549-1550). — Julius Bart, pensionnaire de Dunkerque, puis vicomte de Bergues-Saint-Winoc (1568-1570). — Nicolas Bart, administrateur des navires de Bergues en 1623, et le premier à tenter l'assèchement des moères. — Jean Bart, brasseur à Dunkerque (1589). — Arch. Roy. Belg., *Heg. mémoires du Grand Conseil de Malines*, V f. 51. — Arch. Com. Dunk., 310, IV, 21-23 et VI, 37. — Arch. Com. Bergues.

(5) Henri Malo, *les Corsaires Dunkerquois et Jean-Bart*, I, 75. — Arch. Com. Nieupoort, *charte* 226, 18 juillet 1502

Jean Bart (1). Le même, tout permet de le présumer, est maître de navire et délégué à deux reprises avec Denis Nayman par le Magistrat de Dunkerque, pour arbitrer un différend surgi entre Nieuport et Ostende (4 et 15 janvier 1553) : les deux arbitres devaient estimer le tonnage et la valeur des navires de guerre de ces deux villes. Peut-être est-ce lui qui vend deux brouettes de « vieul pavement » à la Ville en 1551, et que le Magistrat condamne en avril 1563 pour tapage nocturne et attaque à main armée (2). A coup sûr, c'est ce Jean Bart le Vieux qui fournit 5 liv. 11 sous au Filet-Saint en 1565 (3). Avec Pierre et Cornil Bart mentionnés aux comptes de la Ville à cette époque, il est très proche parent, et probablement le frère, d'Antoine Bart, le bisaïeul de notre héros (4).

Cet Antoine Bart, maître de pêche, fournit en 1563 au Filet-Saint 6 livres 19 sous ; il sert comme maître en 1569 sous Cornil Wien, sur le navire de guerre de la Ville armé pour la garde de la pêcherie : à son capitaine et à lui, le Magistrat offre leur retour, le 10 novembre, le vin d'honneur. En 1572, il est toujours maître avec le même capitaine, mais on ne le trouve plus lors de l'expédition que dirige Cornil Wien en 1576 (5).

(1) 23 juillet 1545. Il reçoit pour ce service 56 liv. 6 s. tournois. — *Jal, Dict. crit.*, Paris, 1872, in-8, p. 120.

(2) *Arch. Com. Dunk.*, 310, II, 6, f. 17 et 7 ; et *Reg. Criminel*, cité par Derode, *De la pénalité chez les Flamands de France et particulièrement à Dunkerque au XVI^e siècle.*

(3) Derode, *Notice sur Saint-Eloi*, p. 82, n. 1, d'après les *Comptes de S. Eloi*, 1^{er} septembre 1588.

(4) 1548 : « De Pierre Bart l'ainé à cause de deux archières près de ladite portelette (de Fer), 50 s. ». — 1553 : procès entre Pierre Bart et ses beaux-fils. — 11 mai 1559 : Cornil Bart porte des lettres au Magistrat de Nieuport. — *Arch. Com. Dunk.*, 320, II, 7, et III, 11.

(5) *Ibid.*, 310, IV, 22 et V, 25. — Derode, *Notice sur Saint-Eloi*, p. 82, n. 1. — Tome I^{er} du présent ouvrage, pp. 172, 179.

Les neuf enfants que lui donna sa femme, Elisabeth Noorman, s'allièrent à cinq familles de marins dunkerquois illustrées par le course (1); Antoine, le fils aîné, Nicaise, Jean, Anne et Claudine, épousent cinq fils et filles de Cornil Kerlinck : Anne, Françoise, Jeanne, Michel et François. Dierick Bart épouse Catherine, fille de Mathieu Roels. Mathieu épouse Marie Van der Hague. Gaspard épouse Pétronille Dauwere. Michel épouse Agnès Jacobsen, fille de Michel Jacobsen, le Renard de la Mer : ce seront les grands-parents du chef d'escadres de Louis XIV. Et voici qui souligne encore l'intimité des relations entre ces familles : le jour où Antoine Bart épouse Anne Kerlinck, on célèbre le mariage de Jean Kerlinck avec Anne Jacobsen (22 novembre 1611); le jour où Michel Bart épouse Agnès Jacobsen, Jean Jacobsen, le héros du *Saint-Vincent*, se marie en même temps avec Marie Demuelenaer (2).

Trois des sept fils d'Antoine Bart le Vieux sont capitaines de corsaires : Jean, Gaspard et Michel.

On voit Jean revenir au port avec des prises entre 1600 et 1606 (3). Placé dans la situation d'officier réformé lors de la trêve de 1609, il réclame à l'Amirauté « des sommes qu'on lui doit ». Il reprend du service dès que les hostilités sont rouvertes. L'armateur Jacques Michielsen lui a donné le commandement du *Saint-Ambroise*. Son nom revient souvent

(1) Cf. les *Listes de capitaines de mer de Dunkerque*, à la fin du volume.

(2) Les recherches obligeamment faites aux Archives de l'état-civil de Dunkerque par le docteur Louis Lemaire permettent de rectifier ici de nombreuses erreurs, et fournissent des données neuves, précises, et d'un haut intérêt.

(3) Un autre Jean Bart est, en novembre 1606, écrivain du capitaine Jacob Thomassen. — Arch. Roy. Belg., *Amirauté*, 3^e inv. II, f. 183.

sous la plume du greffier de l'Amirauté à l'occasion des bâtiments ennemis dont il s'empare, et aussi à propos d'un pillage auquel se livrent ses hommes : l'or, l'argent et les hardes d'un marchand de Lubeck, qu'on l'oblige à restituer. Il était mort en 1631 (1).

Gaspard Bart, mousse, a sauté avec le *Saint-Vincent* en 1622, et a miraculeusement échappé à la mort. Dix ans plus tard, il commande un des navires de Van de Walle. S'il récolte en mer de nombreux bâtiments marchands, il n'hésite pas à attaquer les navires montés de canons. Le 4 avril 1636, il enlève deux chaloupes de guerre de Calais. Le 25 février 1639, en compagnie d'Etienne de Rudder et de deux autres capres, il rencontre un vaisseau hollandais de vingt-huit canons et quatre-vingt-cinq hommes, capitaine Nieuhof d'Utrecht, escortant un navire marchand. Ce dernier force de voiles pour se sauver, poursuivi par deux des dunkerquois, pendant que Gaspard Bart et Etienne de Rudder livrent au capitaine Nieuhof un sanglant combat. Le Hollandais s'échappe, grâce à un vent favorable; en arrivant au Texel, il compte quatre-vingts boulets dans sa coque, deux tués, vingt blessés, dont deux mortellement. Ses assaillants sont au moins aussi maltraités; ils ont six tués et douze blessés; des deux capitaines, l'un, Etienne de Rudder, est tué, l'autre, Gaspard Bart, grièvement blessé (2).

(1) A cette date, les pièces de procédure d'une prise litigieuse réc a mée à ses armateurs par des marchands du Tréport le désignent : « feu le capitaine Jean Bart. » — Arch. Roy. Belg., *Chambre des Comptes*, 24793; *Amirauté*, Correspondance, Dossier Bergues-Saint-Winoc, 3^e inv., IV, f. 52, 68 et Inv., 3^e trousseau, n^o 6.

(2) Après cette affaire, il n'est plus question de Gaspard Bart dans les lettres du greffier Penincq. Commelin le cite comme faisant des prises en mer en octobre de cette année. Un pamphlet hollandais l'indique comme capitaine d'une frégate de vingt-six canons en 1640. — Arch. Roy. Belg., Penincq à de Gotignies, 1632-1639; 3^e inv., IV, f. 68, 112. —

Quant à Michel Bart, sa fin est aussi tragique : il est capitaine d'une des sept frégates que, le 22 novembre 1644, Antoine Davery lance à l'assaut de trois forts convois hollandais escortant une flotte de vingt smacks et trois boots chargés de vins. L'affaire est chaude. Les trois convois finissent par céder, et les dunkerquois ramassent la flotte marchandée tout entière. Mais six jours plus tard, Antoine Davery meurt de ses blessures ; presque tous les autres blessés succombent de même, et c'est le sort de Michel Bart (1).

De son mariage avec Agnès Jacobsen, il laissait trois enfants : une fille, Jeanne, née en 1625, et deux fils, Cornil et Herman, nés le premier vers 1619, le second le 23 août 1627. Ces deux frères épousent deux sœurs : Catherine et Martine Janssen, dont le père, Henri Janssen, est lui aussi un capitaine corsaire.

La période active de la vie de Cornil Bart s'inscrit entre les années 1640 et 1666, précisément cette époque troublée de l'histoire de Dunkerque où la ville est prise par Condé, reprise par le marquis de Lede, conquise par Turenne, remise aux Anglais, enfin vendue à Louis XIV, et où les marins dunkerquois vont servir dans d'autres ports. L'exposé des motifs des lettres de noblesse conférées à Jean Bart renseignerait au sujet de son père, si les dépositions produites à l'enquête, toutes coulées dans le même moule, n'étaient visiblement inspirées et manifestement inexactes. Il semble évident que l'on y confond sur la tête de Cornil

Commelin, *Vie de Frédéric-Henri*, 11, 50. — *Journal ghehouden op het schip de Princesse Aemilia waer op den Capiteyn P. Constant, welck alleenyck met syne Watergeusen vier-mael in ses uyren tijds tegen elf Duyckercksche fregatten slaegs is gheweest*. S.l., 1640, in-4. — Notre tome I^{er}, p. 350.

(1) Cf. notre tome I^{er}, p. 403.

Bart l'exploit de son père Michel en 1644, et celui d'un autre membre de la famille, qui fut tué le 27 août 1652 dans un combat livré devant Monte-Christo en Méditerranée, par l'amiral hollandais Van Galen à l'anglais Badiley : les capitaines Bart, de Swarte et de Haen ayant jeté leurs grappins sur le vaisseau de Badiley, les deux premiers périrent dans l'action ; le vice-amiral Van Boer est grièvement blessé, et Badiley réussit à continuer sa route. Même confusion dans la liste de capitaines capres envoyée à Colbert le 16 septembre 1676 : le père de Jean Bart n'a certainement pas « fait beaucoup parler » de lui dans la seconde partie de la guerre de Quatre-vingts Ans, puisqu'il n'en est pas question dans les papiers de l'Amirauté, et qu'au surplus il avait à peine vingt-huit ans le jour où fut signé le traité de Munster. S'il est mort à l'ennemi, ce ne peut être qu'en 1666-1667, en combattant les Anglais, et au service de la Hollande (1).

Les registres de catholicité donnent au moins cette précision que Cornil Bart eut huit enfants : Jean, le second, naquit à Dunkerque le 21 octobre 1650 (2).

Ce qui est constant, c'est que dans l'ascendance directe de Jean Bart on ne trouve que des corsaires, presque tous capitaines, et l'un d'eux vice-amiral :

(1) On n'ose l'identifier avec un Cornil Bart, dont le signalement pourrait convenir au père de Jean Bart, et qui figure comme maître à la première classe du rôle du 29 juillet 1671, puis comme simple matelot au rôle du 1^{er} janvier 1674. Il est à noter que les lettres de noblesse contiennent un grand nombre d'erreurs. La légende de la parenté des Bart de Flandre avec un grand maître de l'ordre teutonique est reconnue fautive. — *Lettres de noblesse*, orig. parch., Arch. Com. Dunk., publiées dans Vanderest, *Hist. de Jean Bart*, p. 123. — Julian S. Corbett, *England in the Mediterranean*. London, 1904, 2 vol. in-8, 1, 252.

(2) Cornil, 16 octobre 1648 ; Jean, 21 octobre 1650 ; Jacques, 25 octobre 1653 ; Françoise-Agnès, 14 janvier 1655 ; Catherine, 17 juin 1657 ; Pétronille, 17 juin 1660 ; Gaspard, 8 janvier 1663 ; Gaspard-François, 14 février 1665, qui signe généralement « Jaspard Bart le jeune ».

Michel Jacobsen, son bisaïeul. Jean Jacobsen est son grand-oncle. Son grand-père, peut-être son père, et au moins trois de ses oncles et grands-oncles sont morts à l'ennemi, ou des suites de leurs blessures.

Outre les Jacobsen, ses ascendants comptent dans leurs alliances les Roels, les Kerlinck, les Dauwere. Dans celles des cousins de son père et des siens (1), on relève les noms des Pleite, des Vackernier, des Wilsen, des Castier, des Bommelaer, des Nassen, des Nottebart, des Van den Kerkhove, des Caseman, des Noets, des Deman, des Van de Zand : un livre d'or de la course à cette époque !

Si jamais l'hérédité et le milieu exercèrent leur influence sur l'éclosion et le développement d'un grand homme, c'est bien ici le cas.

II

LES PREMIÈRES CAMPAGNES DE JEAN BART

Après 1646, les Bart ont fait comme les autres marins de Dunkerque : ils y ont laissé leurs femmes et leurs enfants, et sont allés ailleurs prendre du service ; ils y reviennent de temps en temps, entre deux campagnes (2). Deux s'y sont réinstallés en 1664 : Jacob Bart, maître et capitaine, capable de commander en guerre et en marchandises, et Adriaen Bart, maître, qui « n'est intelligent que pour faire de (la) naviga-

(1) Il en a environ cinquante. Trois portent le même prénom que lui. Quatre portent le prénom de Jacob.

(2) *Registres des naissances*, passim. Etat-civil de Dunkerque.

tion marchande (1) ». Le rôle des classes de 1671 en porte dix, et celui de 1674 également, mais ce ne sont pas les mêmes (2).

A seize ans, Jean Bart navigue sous les ordres de Ruiter. Il prend part en 1667 à l'expédition de la flotte hollandaise qui entre dans l'embouchure de la Tamise. Cet événement est capital pour sa formation intellectuelle : il fait alors sur le caractère des ennemis en présence les observations sur lesquelles il basera immuablement sa tactique dans l'avenir, soit qu'il commande une galiote de trente-cinq tonneaux, soit qu'il commande une escadre de vaisseaux du roi. Vingt-trois ans plus tard, l'impression qu'il en a ressentie est aussi fraîche qu'au premier jour, et il écrit :

(1) Jacob Bart commande le *S. François*, de 40 tonneaux, appartenant à Pierre et Denis Bouvereel, Guillaume Mannessier, Philippe et Jean-Baptiste Coppens, Jaspas Segar, les veuves de Philippe Neuckerman et Robert Van Torre. Adriaen Bart commande la *S. Anna*, chaloupe de 22 tonneaux, appartenant à Etienne Looten. — *Etat et inventaire des vaisseaux tant marchands que de guerre et autres avecq leur qualité et condition qui sont au port et hâvre de Dunkerque, ou qui sont en voyaige appartenant aux bourgeois de ladite ville, certifié par les juges de l'Amirauté*, 1664, Bib. Nat., *Cinq Cents Colb.*, 199, f. 11.

(2) En 1671 : Cornil Bart, maître (1^{re} classe), et Cornil Bart, maître (3^e classe) ; Pierre, Michel, Josse, Dierick l'aîné, Mathieu et Laurens, pêcheurs ; Charles et Nicolas, bellandriers. En 1674 : Jean Bart, capitaine (1^{re} classe), 26 ans au rôle mais en réalité 24, puissante taille, poil châtain ; Cornil B., capitaine et maître (3^e classe), courtaut, poil noir ; Nicolas B., maître de bellandre, 36 ans, moyenne taille, poil blond ; Jean B., pilote côtier, 24 ans, moyenne taille, poil noir ; et des matelots : Mathieu B., 38 ans, moyenne taille, poil châtain-noir ; Cornil B. (1^{re} classe), 56 ans, grande taille, poil grisonnant ; Dierick B., 48 ans, moyenne taille, poil noir ; Josse B., 50 ans, moyenne taille, poil noir ; Laurens B., 30 ans, grande taille, poil noir ; Pierre B., 48 ans, courtaut, poil grisonnant. — *Rolle des capitaines et maîtres de navires, pilotes, billandriers, pescheurs, matelots, charpentiers, calfauteurs et autres gens servants à la mer demeurants en la ville de Dunkerque, dressé par Henry Lambert, chevalier, seigneur d'Herbigny, commissaire déparly pour la visite des ports, et Pierre Gravier, commissaire déparly à l'intendance de la marine à Dunkerque, du 29 juillet 1671, et Rolle des Classes, du 1^{er} janvier 1674*, Arch. Nat., *Marine*, C¹ 245 f. 35 et 246 f. 113-118.

« On pourra projeter une entreprise vigoureuse et glorieuse à exécuter dans la rivière de Londres, si l'on veut réfléchir sur ce que les Hollandois y firent en 1667, sans toutefois oublier de compter les fortifications nouvelles que les Anglois ont opposées depuis ce temps-là à ces sortes d'entreprises, mais sans omettre non plus la différence, tout entière, qu'il y a entre la noble et vaillante impétuosité de nos François, et la timide et faible manière de cette in-noble nation hollandaise.

« J'étois sur les lieux où j'ose dire que depuis le dedans de Londres et le long des rivages de cette rivière, tant du côté d'Essex qui est le côté Nord, que de celui de Kent qui est le rivage Sud, jusqu'à Cherness et Chatam, j'observai assez la faiblesse des deux nations en cette occasion, la hollandaise qui peut se défendre pourvu qu'elle soit bien terrée derrière de bons remparts, étant trop molle pour attaquer, et perdant connoissance dès qu'elle se sent à découvert, et l'angloise au contraire trop vive, propre à attaquer déterminément, se trouve longtemps supprimée et enveloppée dans la rage où sa colère la porte, lorsqu'elle est attaquée de quelque accident, ou de quelque mesure ou manière qu'elle n'a point prévue; cette colère les penche incontinent vers le désespoir, et ils abandonnent volontiers le tout, dès lors qu'enragés de l'affront ils n'espèrent plus d'en sauver qu'une partie, voulant toujours les extremes, tout ou rien. Les Hollandois, entrant imprévument, mouillèrent leurs gros vaisseaux depuis l'embouchure jusque devant et à la hauteur de la forteresse de Cherness, forcèrent les chaînes avec leurs frégates qui par ce moyen entrèrent dans la rivière de Rochester, mettant le feu assez mal

à quelques vaisseaux sans oser descendre ni toucher aux magasins ; quelques-unes de leurs frégates montèrent jusqu'à deux petits fortins de briques qui sont sur l'un et l'autre rivage de la Tamise, tout proche de Gravesend, qui ne sont là que pour raisonner pour les douanes, que les Hollandois pouvoient passer et venir presque sans obstacle abattre le pont de Londres et la Tour. Ils ressortirent à la troisième marée (1). »

De là cette double conclusion : à l'égard des Hollandais, qui ont la supériorité du canon et d'un fort accastillage, les aborder sans hésiter ; à l'égard des Anglais, prononcer une attaque qui les dérouté. En véritable homme de guerre, Jean Bart basait déjà sa tactique sur la connaissance des moyens moraux de son adversaire.

A l'issue de la guerre, il demeure en Hollande, où il continue à naviguer en compagnie de son ami Charles de Keiser, fils comme lui d'un corsaire dunkerquois. Et déjà c'est lui qui exerce tout l'ascendant sur son camarade, bien qu'il en soit de cinq ans le cadet (2). Les édits royaux ordonnant le retour des gens de mer français qui servent à l'étranger ne les affectent pas (3) : ils sont trop légers de biens et trop insoucieux de leur corps, pour craindre la confiscation des uns, ou de l'autre. Mais le jour où le roi de France déclare la guerre à la Hollande (6 avril 1672), les deux amis reprennent le chemin de Dunkerque.

Leur peu de fortune les oblige à « servir d'officiers marinières ou de matelots dans le commencement de

(1) *Mémoire de M. Baert sur une entreprise à exécuter dans la rivière de Londres*, 29 avril 1690. — Arch. Nat., *Marine*, B³ 62 f. 528.

(2) *Etat des capitaines capres...*, *ibid.*, B³ 15 f. 168.

(3) 13 août 1669, 5 décembre 1670.

la guerre » ; mais comme « ils n'ont point dégénéré » et que le sang de leurs ancêtres bouillonne dans leurs veines avec la même ardeur, ils ne tardent pas à sortir du rang (1). Au printemps suivant, de Keiser commande une frégate, le *Saint-François-de-Paule*, et Jean Bart est lieutenant et capitaine de prises sur un dogreboot de soixante-dix à quatre-vingts tonneaux, l'*Alexandre*, capitaine Willem Dorne.

Willem Dorne et Charles de Keiser croisent fréquemment de compagnie. Au cours de leur campagne de janvier à juillet 1673, ils font une prise en commun le 5 juin (2). Au premier novembre, Dorne reprend la mer. Sa manière d'opérer est celle que Colbert donne en exemple aux Malouins : il ne quitte pas les côtes de Hollande, et bien des navires qui sortent de la Meuse, du Texel ou du Vlie, ou qui veulent y entrer, restent entre ses griffes. Le *Sacrifice d'Abraham* en est un, que Jean Bart est chargé de conduire à Dunkerque. Le même jour (16 novembre), étant à douzelieues du Texel, Dorne a enlevé à l'abordage, après une heure de combat, une flûte de cinq cents tonneaux armée de douze canons : il appartient à cette école de corsaires, pas trop nombreuse en vérité, qui préfère la gloire et les coups au profit. A l'affût de sujets de cette trempe, le roi veut donner à Willem Dorne de l'emploi pour la campagne suivante : il est piquant que le corsaire argue de l'inscription aux classes qui règle son service à une autre année, pour refuser (3) !

Il se rengage à son armateur, et lui rend si chaleureusement compte « de la conduite et de la bravoure »

(1) *Liste des principaux capitaines...*, *ibid.*, B³ 45 f. 166.

(2) *Ibid.*, C⁴ 246 f. 13-61, 122. — Arch. Nat., E. 4774 f. 19, 167, 339, 395, 4770 f. 186, 192, 420, 424, 428.

(3) Hubert à Colbert, 4 mars 1674. — Arch. Nat., Marine, B³ 47 f. 17.

de son jeune lieutenant qu'il réussit (1) à faire obtenir à Jean Bart son premier navire : une modeste galiote de trente-cinq tonneaux et deux canons, équipée de trente-quatre hommes, nommée le *Roi-David* (2), et dont le lieutenant sera Pierre Lassy.

Les deux capitaines mettent à la voile de compagnie dans les derniers jours de mars 1674. Le 2 avril, ils prennent un charbonnier à l'entrée de la Meuse. Quatre jours plus tard, ils se sont séparés ; Jean Bart reprend sur les Hollandais une pinasse anglaise de dix canons chargée de vins d'Espagne, pendant que Dorne concerte une opération avec Charles de Keiser, qui commande une nouvelle frégate de cinquante tonneaux, les *Armes-de-Dunkerque*. Pendant un mois, le *Roi-David* ne quitte pas la côte de Hollande, puis il pousse une pointe fructueuse jusqu'à l'entrée de la rivière de Yarmouth, revient au Vlie en écumant le Dogger-Bank, et regagne Dunkerque à la fin du mois de juin. Pour son coup d'essai, Jean Bart a pris sur l'ennemi sept bâtiments, valant plus de 260.000 livres. Sur l'un d'eux, il n'a pu empêcher ses hommes de piller quatre paires de bas (3). Son armateur ne lui tient pas rigueur de ce détail, et, six semaines plus tard, le jeune capitaine sort du port sur un nouveau corsaire, beaucoup plus fort que le premier : la frégate la *Royale*, de soixante tonneaux, huit canons et quatre-vingts hommes (4).

Encore une fois en compagnie de Willem Dorne,

(1) *Etat des capitaines capres...*, *ibid.*, B³ 45 f. 168.

(2) La commission est du 16 mars, l'enregistrement du 24. — *Ibid.*, C⁴ 246 f. 133.

(3) Arch. Nat., E 4775 f. 381, 405, 451, 477, 4776 f. 65, 231, 233 ; Marine C⁴ 246 f. 133-217.

(4) Commission des 7-18 août 1674. — *Ibid.*, C⁴ 246 f. 172.

Jean Bart met le cap sur les côtes de Zélande. Après une capture de peu d'importance, ils attaquent le 11 septembre, devant le Texel, un baleinier, fort de huit canons et quarante hommes. Le combat dure quatre heures. Le capitaine ennemi est tué, et son navire, le *Jambon Doré*, ramené à Dunkerque : le chargement comprenait onze baleines, et valait 95.000 livres (1).

Les trois amis, Jean Bart, Willem Dorne et Charles de Keiser signent un contrat de société, et repartent le 8 octobre. Le jour même, ils expédient au port une flûte chargée de bois de Norvège. Séparé d'eux, Jean Bart rencontre Alexandre Jacobsen, commandant la *Dauphine*, de cent tonneaux, avec qui il prend une autre flûte pareillement chargée (2).

Il commence une nouvelle croisière dans les mêmes parages en janvier 1675; il compte déjà deux prises et une rançon à son actif, quand le 21, devant le Vlie, il aperçoit trois bâtiments marchands escortés par une frégate de l'Amirauté de Frise, l'*Espérance*, de huit canons de fonte, et cinquante hommes d'équipage (3).

A la barbe du convoi, il amarine un des marchands et se dispose à l'emmener; à cette vue, l'*Espérance* arrive sur lui pour le lui reprendre. Jean Bart abandonne sa prise, se retourne contre son ennemi plus fort de canon que lui, et rétablit l'équilibre en l'abordant : le capitaine hollandais, son lieutenant et dix-huit hommes périssent en une heure de lutte, et la frégate de Frise est bientôt amarrée au quai de Dunkerque.

(1) Arch. Nat., E 4776, f. 301, 229.

(2) Arch. Nat., E 4776 f. 471, 1779, f. 201; *Marine*, C¹ 246 f. 205-228.

(3) Ce sont les chiffres du jugement de bonne prise. Hubert écrit : 12 canons et 3 heures de combat.

« Ce capre dunkerquois est fort jeune, courageux » ; en ces termes Hubert apprécie Jean Bart, sans d'ailleurs le nommer, à l'occasion de cet exploit qu'il signale à Versailles (1).

Le 3 février suivant, dans l'éclat de ce premier triomphe, Jean Bart conduit à l'autel de Saint-Eloi Nicole Gouttière : il n'a guère plus de vingt-quatre ans, elle en a seize. Il tint à avoir à ses côtés ce jour-là le premier artisan de sa fortune, Willem Dorne, qui signe comme témoin au registre de catholicité (2).

Au milieu d'avril, la *Royale* est de nouveau en mer, surveillant les sorties de la Meuse et du Texel. Le 28, Jean Bart rançonne quatre dogres pêcheurs pour 9.500 livres, et ramène les otages à Dunkerque.

Au moment de repartir, plusieurs de ses hommes, qui ont touché leurs avances et pris part au foyus, désertent : c'est l'accident commun à tous les capitaines (3). Cette fois, Bart, avec de Keiser, sur sa frégate de cent vingt tonneaux, le *Grand-Louis*, et Alexandre Jacobsen sur le *Dauphin*, de cent tonneaux, se postent à l'affût devant l'entrée de la rivière de l'Elbe. Le 30, à trois heures du matin, les *Armes-de-Hambourg*, un gros navire ayant commission de Hollande, armé de douze canons et équipé de vingt hommes, tombe dans leurs eaux ; ils le poursuivent à coups de canon, et s'en emparent. Ils y trouvent des dents d'éléphant, quatorze sacs de poudre d'or et un chargement de sucre, au total une

(1) Arch. Nat., E 4779 f. 199, 205 ; *Marine*, B³ 49 f. 20.

(2) Les bans avaient été publiés le 31 janvier. Nicole Gouttière apportait en dot une maison estimée 10.000 livres. La carrière de Willem Dorne fut interrompue avant l'heure ; il périt entre octobre 1675 et septembre 1676. — Arch. Com. Dunk., *Etat-Civil*. — Richer, *Vie de Jean Bart*, p. j., p. 177.

(3) Arch. Com. Dunk., 492 (7 juin 1675).

valeur de 112.000 livres. On a fait rendre gorge au lieutenant de Keiser, qui, lors de l'amarinage, s'est adjudgé l'un des sacs d'or (1).

Au mois d'août, Bart et Keiser, de conserve, tiennent le large. Ils savent que les deux cents busses d'Enkhuisen, sous six convois de guerre, se livrent à leur pêche. Deux flottes de vingt-cinq et vingt-huit busses, qui ont leur plein de harengs, se détachent pour ramener leur chargement au port. Elles font le trajet escortées du *Lévrier* (2), capitaine Armand de Boer, et de la *Bergère*, capitaine Jean Ghevellof, portant chacun douze canons et quarante-huit hommes. Les corsaires les rencontrent successivement les 6 et 9 août. Après combat, ils prennent le premier jour le *Lévrier* et trois busses, le second jour la *Bergère* et douze busses. Surchargés de prisonniers, ils en embarquent deux cent quatre-vingts sur quatre des busses préalablement rançonnées pour 10.700 livres de Hollande; deux autres leur sont reprises au retour: ils en ramènent neuf, en plus des deux frégates.

Les capres ont à ce moment pour 162.862 liv. 16 s. de rançons à Dunkerque: Colbert leur interdit d'en faire de nouvelles à l'avenir; il estime plus utile qu'ils coulent ou prennent les navires ennemis. Le Conseil du Roi, réuni en Conseil des Prises, n'attribue à Bart et à de Keiser que la moitié des rançons qu'ils ont faites, et leur interdit d'en faire de nouvelles, conformément à l'édit rendu le même jour: l'autre moitié profite à l'hôpital (3).

(1) Arch. Nat., E 1780 f. 174; *Marine*, C¹ 247 f. 11.

(2) Il appartient au bourgmestre et au trésorier de la pêche d'Enkhuisen.

(3) Edit d'interdiction de rançonner, du 7 décembre 1675, le jour même où est rendu le jugement du Conseil, relativement aux prises et

Sa commission en guerre renouvelée le 4 septembre (1), Jean Bart repart avec la *Royale*. En compagnie d'Alexandre et d'Antoine Jacobsen, commandant le *Dauphin* et le *Saint-Pierre*, petit senau de trente tonneaux, il amarine une grande flûte, l'*Arbre-de-Jessé*, dont les flancs enfermaient pour 185.000 livres de cuivre, d'huile et de stockvish. Mais, hélas! cet heureux événement est suivi de près par le premier mécompte qu'inflige la Fortune à celui qui d'ordinaire est son favori : une des effroyables tourmentes qui parcourent la mer du Nord à cette époque de l'année balaie irrésistiblement devant elle la *Royale*, pour l'échouer à l'entrée de la rivière de l'Elbe. Jean Bart remet à flots son corsaire : quatre vaisseaux de guerre et une frégate de Brandebourg surgissent, et lui appuient une chasse qui l'oblige à se réfugier à Hambourg. Là, il se croit en sûreté : il y apprend que la France vient de déclarer la guerre aux villes hanséatiques! La *Royale* est confisquée par les autorités locales, les papiers du capitaine de l'*Arbre-de-Jessé* saisis, et ce capitaine enlevé à son capteur : Jean Bart s'estime heureux d'être personnellement relâché, avec son équipage (2).

Les événements ont été les plus forts. Loin de lui en vouloir de ce malencontre, ses armateurs augmentent encore ses moyens d'action; son nouveau corsaire, la *Palme*, a cent-vingt tonneaux, dix-huit canons et cent cinquante hommes en moyenne; il en compta jusque cent soixante-quatre.

rançons de Bart et de Keiser. — Arch. Nat., E 1780 f. 380; *Marine*, B³ 19 f. 165; C¹ 247 f. 74. — *Notes de l'Amirauté d'Amsterdam*, 16 août 1676, dans de Jonghe, *Geschiedenis Van het Nederlandsche zeewezen*, 3, II, 254,

(1) Enregistrée le 7. — Arch. Nat., *Marine*, C¹ 246 f. 66.

(2) Arch. Nat., E 1783 f. 61; *Marine*, C¹ 246 f. 66, 147 f. 85.

Jean Bart va justifier la résolution des Etats (7 avril 1676) qui le vise personnellement, et le désigne aux coups des amiraux Schepers et Van Nes (1).

Le 25 mars 1676, c'est une petite escadre qui appareille de la rade : Jean Bart sur la *Palme*, Charles de Keiser sur le *Grand-Louis*, Alexandre Jacobsen sur le *Dauphin*, Pierre Lassy sur l'*Ange-Gardien*, Michel Mesmacker sur le *Saint-Michel* (2). La première nuit de leur navigation, entre Nieuport et Ostende, ils chassent une pinasse de dix canons, le *Saint-Joseph*, qui a pris à Saint-Sébastien un chargement de laines et citrons, et que son capitaine, Floria Gloria, échoue à la côte pour permettre à son monde de se sauver. Les corsaires la renflouent et l'expédient à Dunkerque.

Le lendemain, ils découvrent huit bellandres venant de Londres sous l'escorte de deux convois de guerre ostendais de vingt-quatre et vingt-huit canons, auxquels s'est jointe une frégate de Flessingue de dix-huit canons, la *Tholen*, sur la nouvelle que les Dunkerquois sont en mer. Les deux plus faibles, Jacobsen et Mesmacker, ont pour mission d'amariner les bellandres. Pierre Lassy essuie le premier feu de l'ennemi, pour permettre à Bart et à Keiser d'attaquer la *Tholen* : le capitaine flessinguois, nommé Simon Loncke, est tué ; son lieutenant, Willem Block, et l'équipage se rendent. Les deux convois ostendais prennent la fuite,

(1) De Jonghe, *ibid.*, p. 255.

(2) Canons de la *Palme* : 8 de 8 livres de balles ; 4 de 6 ; 4 de 3 ; 2 de 2. Elle a 86 pieds de quille. La commission de Jean Bart est du 22 février-15 mars. Le *Grand-Louis* a 120 tonneaux (commission du 18 mars), le *Dauphin* 100 tonneaux, l'*Ange-Gardien* 130 tonneaux (commission du 28 février), le *S. Michel* 40 tonneaux (commission du 10 avril de l'année précédente). — Arch. Nat., E 4783 f. 415 ; *Marine*, B³ 24 f. 66 ; C⁴ 247 f. 18, 56, 58, 61, 161, 196.

et la flotte des bellandres la direction de Dunkerque (1).

Dès le début de l'automne, Bart, Keiser et Pierre Lassy partent en croisière. Ils découvrent la flotte des busses d'Enkhuisen, et en prennent une devant le Vlie, le 1^{er} septembre. Bart est seul devant Ostende, le surlendemain, pour opérer une nouvelle capture, et seul encore le 7, lorsqu'il se heurte à un vaisseau de trente canons, le *Neptune*, qui revient du Nord où il est allé chercher les busses. Audacieusement, sans tenir compte de l'infériorité de ses forces, Bart court à l'ennemi, lui tue vingt hommes, blesse dangereusement le capitaine hollandais, Liénard Cuyper, et finit, après une lutte acharnée, par se rendre maître du *Neptune* (2).

Depuis deux ans et demi qu'il commande en course, c'est le huitième bâtiment armé en guerre qu'il enlève. Il s'est toujours attaqué à plus fort que lui. Son exceptionnelle bravoure l'impose à l'attention de Louis XIV : ce capitaine de vingt-six ans a la « grande joye » de recevoir des mains de l'intendant de la Marine la première chaîne d'or accordée par le roi à un capre de Dunkerque. Si Hubert ne l'avait pas noté « peu expérimenté » sur les états qu'il envoie à Colbert à ce moment même, peut-être le ministre aurait-il fait davantage pour Jean Bart : et cependant l'intendant a confiance en lui, puisqu'il table sur l'intention du roi de donner ses vaisseaux sans intérêts à des particuliers, pour en solliciter un en faveur de Bart, dont la

(1) Arch. Nat., *Marine*, B³ 15 f. 166, 168 ; C⁴ 247 f. 204. — *Notes de l'Amirauté de Zélande*, 8 avril 1676, *Lettre* de cette Amirauté aux Etats se plaignant de la conduite de navires espagnols et indiquant les mesures à prendre contre les Dunkerquois, dans le *Mercure hollandais*, mars 1676, d'après de Jonghe, *ibid.*, 3, II, 256-257.

(2) *Ibid.*, C⁴ 247 f. 191, 273. — Arch. Nat., E 1784 f. 608.

dernière campagne a coûté cher à ses armateurs (1).

Au bout d'un mois, la *Palme*, radoubée, retourne à sa croisière habituelle. Le 15 novembre, son quartier-maître, Jean Vermeere, mène à Dunkerque une galiote préalablement débarrassée des armes dont elle était chargée (2). Le 21, Jean Bart s'est uni à Antoine Lombart, commandant la frégate du roi la *Mignonne* (3); tous deux, à trois lieues du Texel, enlèvent, non sans quelque pillage d'argent par les matelots de la *Palme*, un de ces riches navires des Indes que les corsaires affectionnent (4). Lombart conduit l'indien en lieu sûr,

(1) Le roi refuse le vaisseau, ainsi que la remise du droit du dixième sur le *Neptune*, demandée par les armateurs au lieu des cinq cents livres par canon pris, et régulièrement accordées. — *Mémoire du roi* à Hubert 4-18 septembre, Colbert à Hubert, 9 octobre, Arch. Nat., *Marine*, B² 32 f. 270, 33 f. 416; B³ 21 f. 96, 15 f. 164. — Bib. Nat., *Mét. Colb.*, 472 bis f. 492; 473 bis f. 507.

(2) Le *Lion noir*. — *Ibid.*, C⁴ 247 f. 274.

(3) 60 tonneaux. Commission du 19 octobre. — *Ibid.*, C⁴ 247 f. 274.

(4) La flûte le *Pélican*, de 8 canons, 2 pierriers, 25 hommes, 12 passagers, venant de Curaçao, allant à Amsterdam. Cargaison : 102.000 livres de campêche, 41.000 livres de bois rouge à teindre, 15.000 livres de bois du Brésil, 70.000 livres de sucre, 300 peaux de vache, 3.000 peaux de bouc, un millier de bois de girofle, 3 milliers d'indigo, 1.300 livres de cacao, 150 moitiés de peaux du Brésil, 32 sacs contenant 25.000 écus, 250 marcs d'argent, un coffre de marchandises. — *Liquidation de la prise le Pélican, jugée de bonne prise par Arrest du Conseil du 5 janvier 1677*. — Recette 69.613 liv., 14 s., 6 d., y compris le dixième de l'Amiral; après lui avoir fait porter sa part des frais nécessaires, 11.218 liv., 15 s. 4 d., aux conditions des apostilles, laquelle déduite sur la recette reste à 58.594 liv., 19 s., 2 d., à partager avec la frégate du roi la *Mignonne*, 20.902 liv., et à la frégate la *Palme*, 37.492 liv., qui ont conjointement pris ladite prise. Et pour faire les partages ont été comptés les pieds de quille, pesant de boulets de canon suivant le nombre d'iceux et les hommes de l'équipage, et s'est trouvé que la *Mignonne* avoit 71 pieds de quille, 77 hommes d'équipage, 6 canons de 4 livres de balles et 2 de 6 livres qui font 12 parts, les 3 livres faisant une part, toutes lesquelles parties jointes ensemble font 160 parts qui tirent de la somme restant net 20.902 livres, dont revient le tiers au roy montant à 6.967 liv., 6 s., 8 d., pareille somme aux matelots et autant aux armateurs. Et à l'égard de la frégate la *Palme*, s'est trouvé avoir 86 pieds de quille, 164 hommes d'équipage, 8 canons de 8 livres, 4 de 6 livres, 4 de 3 livres, et 2 de 2 livres, faisant 112 livres de balles, lesquelles jointes aux précédentes font 287 parts qui tirent le restant de

pendant que Jean Bart se joint à Michel Mesmacker, qui commande aujourd'hui le *Dauphin* (1), pour appuyer une chasse à quatre navires revenant de Moscovie à Amsterdam. Mesmacker engage avec eux un « grand combat » qui lui coûte onze hommes tués, mais il en prend deux : la *Demoiselle Christine*, portant neuf canons, onze hommes et deux mousses, et le *Prophète-Daniel*, de dix canons, douze hommes et deux mousses. Jean Bart, éloigné de trois portées de canon au moment où Mesmacker engage l'affaire, arrive à toutes voiles, assez à temps pour coopérer à l'amarinage de la *Demoiselle-Christine*; mais l'autre lui inflige un tel feu de sa mousqueterie et de son canon qu'il doit momentanément s'écarter (21 novembre). Avant de rendre le bord, il s'est encore emparé d'un navire de Brême, à hauteur de Gorcum, en compagnie de Keiser et de Lassy (3 décembre) (2).

En janvier-février, en mai-juin 1677, il continue à désoler les parages de Hollande et de Zélande, et remonte jusqu'au Jutland; tantôt avec Pierre Lassy, Nicolas Copman, Jean Soutenaie ou Antoine Lombart (3), il prend ou rançonne des dogres et des marchands. Un petit capre ennemi, la *Sainte-Cornille*, fâcheusement inspiré en voulant lui reprendre une

ladite somme montant à 37.492 liv. 19 s. 2 d. à partager : sçavoir le tiers aux matelots montant à 12.497 liv. 13 s. 1 d., le reste aux armateurs. Fait à Dunkerque le 27 avril 1677, signé : Verin, de Brier, Vandrague, Lebas, Roussart et Boutrouë, et plus bas Fontaine. — Compte rendu par M. Boutrouë, conseiller du roy, lieutenant civil et criminel en l'Amirauté de Dunkerque, Pierre Veyrin, directeur de la frégate la *Palme*. — Arch. Nat., E 1788 f. 19, 37, et *Marine*, B³ 21 f. 125, 24 f. 66; C¹ 247 f. 207.

(1) 130 tonneaux. Commission du 28 juillet. — *Ibid.*, C¹ 247 f. 162.

(2) Arch. Nat., *Marine*, C¹ 247 f. 58, 61, 173, 184.

(3) Commandant l'*Ange-Gardien*, le *S. Winoc* (60 tonneaux), l'*Espérance*, la *Mignonne*. — *Ibid.*, f. 167.

prise en vue de Gravelines, est réduit à se rendre lui-même après une heure de canonnade (1).

La *Palme* est trop fatiguée pour continuer à tenir la mer : à l'automne, Jean Bart passe sur le *Dauphin*, frégate de cent tonneaux (2), et ne revient que le 17 janvier ; la pêche et le commerce de Hollande lui ont encore payé leur tribut. Mais lui-même, avec Charles Maréchal, Michel Mesmacker et Alexandre Jacobsen, est tenu solidairement à trois cents livres de dommages-intérêts envers le capitaine d'un dogre anglais qu'ils ont arrêté à tort, et dont le Conseil du Roi prononce la mainlevée (3). Il retourne en mer au début de mars, avec Keiser et Soutenaie (4), et pique droit sur le Dogger-Bank : ils ont capturé deux dogres et en ont rançonné deux autres (2 et 4 mars), quand trois gros vaisseaux de guerre anglais, de quatre-vingts, soixante et quarante canons, interrompent le cours de leurs exploits. Ils ne peuvent que prendre chasse devant un ennemi aussi redoutable, et se retrouvent, le 10 mars, à hauteur du Texel. La frégate de Soutenaie, la plus petite des trois, leur sert d'avant-garde : elle est aperçue par une frégate de guerre de l'Amirauté de Rotterdam, le *Schiedam*, de vingt-quatre canons et quatre-vingt-quatorze hommes, capitaine Willem de Rave, qui s'en allait garder les pêcheurs. Le capitaine de Rave croit qu'il lui sera facile de délabrer la *Notre-Dame-de-Lombardie*, et fond sur elle. Jean Bart voit le danger, s'interpose, essuie la première

(1) *Ibid.*, C¹ 248 f. 81-85.

(2) Commission du 21-25 octobre 1677. — *Ibid.*, f. 61.

(3) Maréchal commande la *S. Maria-Stella-Maris*, de 60 tonneaux. — Arch. Nat., E 4792 f. 389 ; *Marine*, C¹ 248 f. 13.

(4) Ils commandent le *Dauphin*, l'*Empereur*, la *Notre-Dame-de-Lombardie*, respectivement de 16, 20 et 10 canons. — Arch. Nat., E 4792 f. 273, 279 ; *Marine*, B³ 28 f. 83 ; C¹ 248 f. 36, 60, 166-168.

décharge de l'ennemi, et monte à l'abordage par le côté. Soutenaie est venu habilement accoster le *Dauphin*, qu'il renforce de tout son monde au moment opportun. Keiser, de son côté, manœuvre pour aborder l'ennemi en poupe. Une heure et demie de lutte acharnée, et le *Schiedam*, ensanglanté, se rend. Les Hollandais comptent cinquante tués et blessés, les Dunkerquois six tués et trente blessés. Jean Bart n'a pas ménagé sa personne : il sort de là le visage et les mains brûlés, le gras des jambes emporté par un boulet (1).

Son ardeur n'en est pas ralentie : il souhaite un bâtiment autrement puissant que le *Dauphin* pour mieux donner sa mesure. Jean Omaer, son armateur, transfère au nom de Joseph Van Acker (18 mars) la commission de Bart, et lui en procure une autre (18 mars-27 avril) pour commander le *Mars*, une grande et belle frégate de deux cent cinquante tonneaux et vingt-six canons. Pendant la campagne d'été 1678, s'il ne prend part à aucune des actions où Panetié est engagé, il navigue fréquemment dans les mêmes eaux. Des trois prises qu'il ramène, l'une est une grande flûte de Lubeck chargée de vins et de tabac (2).

Depuis qu'il commande des capres, il a enlevé quatorze bâtiments sérieusement armés, et livré une dizaine de combats dont quelques-uns furent des plus vifs; son adversaire personnel, le capitaine du navire

(1) Lettre de l'écrivain du *Schiedam* à l'Amirauté de la Meuse, de Dunkerque, 16 mars 1678; notes de l'Amirauté de la Meuse, 25 mai-16 août 1678, dans de Jonghe, *Geschiedenis van het Nederlandsche zeewezen*, 3, II, 269.

(2) Arch. Nat., E. 4792 f. 462; *Marine*, B³ 28 f. 255; C¹ 248 f. 61, 107.

qu'il attaque, est presque toujours tué, ou tout au moins blessé dans l'action; il compte en tout à son crédit quatre-vingt-une prises et rançons (1). Une pareille activité, cette intelligence aiguësée des choses de la mer, ce courage aussi brillant et aussi éprouvé, le désignent plus que jamais à l'attention du roi, qui l'attache à son service: Jean Bart figure le douzième sur la liste de promotions des lieutenants de vaisseaux du 5 janvier 1679. Il obtient d'emblée ce grade dans la marine royale: il a vingt-huit ans depuis 2 mois(2).

(1) Mancel en énumère une liste de 72, puis fait une double erreur d'addition lorsqu'il récapitule les totaux. — E. Mancel, *Prises faites par Jean Bart*, en annexe des *Ephémérides* de Jean Bart, Bullet. Union Faulconnier.

(2) Il est attaché au département de Dunkerque le 7 janvier. Hubert écrit à Colbert à la date du 28: « J'ay remis entre les mains du sieur Bart le brevet que le Roy luy a envoyé. » Vanderest a donné une date erronée. — Arch. Nat., *Marine*, B² 40 f. 6, 82; B³ 31 f. 12. — Jal, *Abraham Duquesne...*, II, 355.

CHAPITRE V

LE COMMERCE DE CADIX

LES BARBARESQUES

(1680-1688)

I

LE RELÈVEMENT DU COMMERCE

On ne rendra jamais assez justice à la grandeur, au patriotisme éclairé de l'administration de Colbert. En matière économique, sa politique purement française fut conduite avec une largeur de vues, une perspicacité, une souplesse et une ténacité qui portèrent les plus beaux fruits. Le commerce extérieur français, surtout le commerce colonial, lui dut au dix-huitième siècle une magnifique prospérité : il l'assit sur des bases si robustes qu'il fallut après lui une incroyable accumulation de fautes et de guerres pour en ébranler l'édifice⁽¹⁾.

Pour enlever à la Hollande et aux Pays-Bas espagnols le commerce traditionnel de la Flandre avec l'Espagne, il utilise tantôt les compagnies, tantôt les simples par-

(1) M. Stuart L. Mims a fait justice de la prétendue inflexibilité de sa doctrine économique. Colbert était trop intelligent pour s'affirmer d'une façon absolue soit protectionniste, soit libre-échangiste. — Stuart L. Mims, *Colbert's West India policy*, Newhaven-London, 1912, in-8, pp. 233, 332-339.

ticuliers, suivant l'opportunité du cas, et sans autre idée préconçue que celle d'atteindre son but. Seignelay suivra la voie tracée par son père.

C'est à Dunkerque que Colbert s'efforce d'attirer ce trafic dont Cadix est en Espagne le principal centre. Il voudrait assurer des départs réguliers. Il souhaiterait engager les négociants dunkerquois dans le commerce des Iles. Il cherche à leur faire comprendre la nécessité d'unir leurs efforts à ceux des marchands de Lille et des Pays Conquis. Il fait valoir en Flandre la sécurité que procure le pavillon du roi, autrement respecté par les Barbaresques que les pavillons de Bourgogne ou de Hollande. Et combien le roi n'assure-t-il pas d'avantages à ses sujets! Il crée à Paris une compagnie générale des assurances et grosses aventures, qui comprend « les plus considérables et les plus honnêtes gens négociants » de la capitale; « la sûreté des conditions que Sa Majesté a fait insérer dans la déclaration » met ses sujets à couvert dans leurs entreprises maritimes (1).

Mais le ministre doit lutter à pied à pied pour le triomphe de ses vues, à la fois contre ceux dont il sape la puissance et la richesse, et, qui mieux est, contre les premiers intéressés : les marchands français prêtent leur nom aux étrangers, passent des contrats simulés pour l'achat de navires dont les véritables propriétaires usurpent le pavillon français, et en abusent. Les soi-disant maîtres de barques de Dunkerque qui refusent de reconnaître le consul de France à Amsterdam sont des Flamands, sujets d'Espagne (2). Con-

(1) *Déclaration du roi*, mai 1686. — Arch. Nat., *Marine*, B² 58 f. 530, 62 f. 232.

(2) *Ibid.*, B² 62 f. 387. — Jacob Batrey, maître de navire de Dunkerque, est mis hors de son bâtiment en Zélande. Willems, marchand

tinuant une détestable pratique, que les Espagnols n'avaient pu enrayer, les Magistrats de différentes villes de la Flandre française délivrent de leur propre autorité des passeports et des congés aux maîtres de navires, leurs bourgeois, et aussi à ceux de Nieüport, de Bruges, et d'autres villes de la Flandre espagnole. Les Hollandais se procurent des lettres de mer jusqu'en Bretagne; pour se défendre, ils cherchent à s'associer aux Dunkerquois et à organiser le trafic à la côte d'Afrique, dans les territoires non-concédés aux compagnies françaises. A l'étonnement et au mécontentement du ministre, après avoir usé quelque temps de la Compagnie générale des assurances et grosses aventures, les Dunkerquois retournent s'assurer en Hollande.

A côté de la navigation masquée, la contrebande fonctionne : deux ans après la signature de la paix de Nimègue, les magasins du port sont encore bondés de marchandises de prises accumulées pendant la guerre. Une fois cet énorme stock écoulé, on découvre que les marchandises prohibées ne cessent d'entrer à Dunkerque. Outre la contrebande, la fraude sévit; deux honorables commerçants de Lille y sont pris : Taviel, qui introduit « furtivement » des salpêtres de Hambourg dans des tonneaux apparemment remplis de cire, et Virnot, dont les bateaux transportent sous une couche de tabac des cargaisons de potasse (1).

à Lille à qui on a donné des lettres de mer, n'a fait que prêter son nom à des marchands de Middelbourg, propriétaires du bâtiment. — *Ibid.*, B² 65 f. 40.

(1) Arch. Nat., *Marine*, B² 60 f. 36, 343, 62 f. 232, 276, 65 f. 217, 66 f. 129. — Bib. Nat., *Clairambault*, 707. — Albert Croquez, *la Flandre wallonne et les pays de l'Intendance de Lille sous Louis XIV*, Paris, 1912, in-8, pp. 179, 180, 185.

Ordonnances et règlements se succèdent, édictant les défenses et les pénalités : la pratique y apporte les tempéraments nécessaires et admet les exceptions opportunes. La déclaration devient obligatoire pour tout Français qui fait construire, achète ou revend un navire à des étrangers. Des amendes et des confiscations frappent ceux qui prêtent leur nom aux étrangers, signent des contrats simulés, ou retirent des congés de l'Amiral pour faire naviguer des navires étrangers sous pavillon français. Cependant le lieutenant-général de l'Amirauté de Dunkerque est autorisé, après convention passée avec le Magistrat d'Ypres, à commettre dans cette ville un subdélégué; les sujets du roi reçoivent la faculté d'associer des étrangers pour un tiers dans leurs navires; si le roi exige que les officiers et les deux tiers de l'équipage soient français, il permet aux armateurs dunkerquois d'embarquer plus de matelots étrangers que de français sur les navires qu'ils envoient en Ecosse ou en Irlande, « Sa Majesté ayant des raisons pour cela ». Les gens de mer de Nieuport, d'Ostende et de Hollande désireux de s'établir à Dunkerque obtiennent le plus facilement du monde des lettres de naturalité. On adoucit pour ces derniers la règle applicable aux matelots français, et qui leur impose deux campagnes sur les vaisseaux du roi pour l'obtention du brevet de pilote ou de maître; cette mesure risquerait d'être « nuisible au commerce de la ville »; et l'on ne demande aux étrangers établis à Dunkerque que d'avoir déjà servi en qualité de maîtres sur d'autres vaisseaux. « Il faut seulement prendre une mesure pour empêcher d'en recevoir une trop grande quantité. » Il faut aussi éviter que des étrangers n'obtiennent ces brevets du

lieutenant-général de l'Amirauté moyennant finances excessives (1).

A la fin de l'année 1683, Seignelay appelle à l'intendance de la Marine à Dunkerque un homme entièrement qualifié pour répondre aux nécessités du moment. J.-B. Patoulet rentre des Iles d'Amérique, où il a servi quatre ans. Il possède même, sur le trafic de ces régions, une compétence personnelle beaucoup plus étendue que celle que le ministre lui reconnaît (2). Il s'abouche dès son arrivée avec les marchands de Dunkerque et de Lille ; ils pourront, écrit-il, transporter tous les ans aux Iles mille nègres de Guinée, « à des conditions beaucoup plus avantageuses au Roy

(1) Un maître de navire irlandais, Stafford, obtient ainsi un brevet de pilote le reconnaissant capable de commander tout bâtiment français, moyennant soixante écus. C'est un abus, le droit étant singulièrement excessif. On découvre ensuite que Stafford s'est procuré dans les mêmes conditions ses lettres de naturalité, et on le met en prison. — Cf. *Ordonnances et règlements* des 24 octobre 1681, 23 avril et 5 août 1686, 15 mars 1687. — Arch. Nat., *Marine*, B² 49 f. 141, 55 f. 71, 58 f. 59, 59 f. 53a, 60 f. 40, 61 f. 59, 62 f. 65, 95, 64 f. 53, 65 f. 289. — *Guerre, Arch. hist.*, 669 f. 55.

(2) Il a spéculé sur les sucres. Plus tard, il demandera à armer en course des navires du roi, ses appointements ne lui permettant pas de subsister à Dunkerque « avec bienséance » (7 décembre 1690). Céberet écrit à ce propos (4 juillet 1696) : « On ne peut dissimuler que tous les employés qui sont icy, mesme les escrivains, ne fassent beaucoup plus de despence qu'ils n'estoient en estat de faire lorsqu'ils y sont venus, et certainement il n'y en a pas un seul qui puisse subsister la moitié de l'année avec leurs appointemens, non seulement par rapport à leur despence, mais encore par rapport à la cherté de tout ce qui est nécessaire à la vie, dont je ne me suis que trop aperçu depuis que je suis icy ». Sur Patoulet, Louis Pontchartrain écrit d'Amiens le 3 septembre 1694 : « Vous connoissez trop bien M. Patoulet, intendant, pour vous faire un long détail de sa capacité et de son application au service. Je vous diray seulement ce que j'ay remarqué en luy. C'est un parfaitement honneste homme, d'une humeur douce et agréable, qui fait son devoir avec la dernière exactitude, et qui est craint et aimé des officiers, des matelots, et généralement de tous ceux qui sont sous sa direction. Il me paroist aussy extremement désintéressé, et la despence qu'il fait icy, quoy qu'elle n'ait rien de superflu, ne laisse pas d'excéder beaucoup ses appointements. » — Arch. Nat., *Marine*, B³ 60 f. 31, 93 f. 130. — Bib. Nat., *Clairambault*, 868 f. 385.

que celles à présent proposées à Paris ». Il s'occupe d'installer la pêche du hareng à Calais. En mission en Espagne, il enquête sur les conditions du commerce de la France avec Cadix, et de l'Espagne avec les Indes. Il entre avec ardeur dans les intérêts des négociants, il facilite autant qu'il est en lui leurs opérations, et particulièrement leur commerce avec Cadix : « le roy voulant absolument l'enlever à Ostende », Patoulet ne fait que se conformer à ses instructions. Et c'est le refrain des lettres du ministre : « Le but du Roy est de ruiner le commerce d'Ostende (1). »

II

JEAN BART CONTRE LES BARBARESQUES

Les capitaines corsaires et leurs navires sont les mieux désignés par les expéditions commerciales lointaines. On les garnit d'armes pour parer au danger éventuel et probable. On les munit de commissions en guerre et marchandises. La *Palme* et le *Mars*, naviguant au commerce, montrent dix-huit bouches de canons. La prise de Jean Bart, le *Neptune*, acquise par des commerçants dunkerquois, en reçoit autant pour entreprendre le voyage d'Amérique. Louis Bom-melaer, Jean Brussin, Jean Castier, François Deschodt, Hanschoder, Pierre Lassy, conduisent ces long-coursiers, et aussi des officiers du roi comme Domain et Du Vignau. Car si le roi, en temps de paix, tire profit de ses navires inemployés en les affrétant à

(1) Arch. Nat., *Marine*, B² 52 f. 316, 58 f. 933, 61 f. 59; B³ 45 f. 115, 55 f. 45-85.

des particuliers, il prête encore ses officiers afin de diminuer sa dépense (1).

C'est ainsi que, par un singulier effet des circonstances, Jean Bart commence à naviguer au commerce le jour où il entre dans la marine royale.

D'abord affecté au commandement de la *Sorcière*, son autorité personnelle sur les marins flamands lui vaut la première mission que l'intendant, alors Girardin de Vauvray, lui confie : il conduit par mer à Amsterdam soixante officiers-mariniers et matelots, « étrangers » pour la plupart, et qui pourraient bien « s'escarter » dans les relâches. Ces hommes forment l'équipage de l'*Intrépide*, que Jean Bart mène d'Amsterdam à Brest. Parti le 22 avril, il est de retour à Dunkerque à la fin du mois d'août (2).

Le roi consentait alors au marchand de Lille, Virnot, le fret de deux de ses frégates, la *Serpente* et la *Sorcière*, pour un voyage à Cadix (3). Il allait bientôt en faire mettre en chantier deux autres pour le même objet. Albert est désigné pour commander la *Serpente*

(1) Arch. Nat., *Marine*, C¹ 248, 249 *passim*. — Voici un curieux exemple de ces navigations en guerre et en marchandises : le 24 mars 1688, Pierre Delattre, ayant la procuration de Martin Boureau, marchand de Dunkerque, reçoit une commission pour faire le voyage d'Amérique avec l'*Adroit*, vaisseau du roi, de 300 tonneaux, sous cette triple autorisation : 1^o pour trois ans, d'armer un ou plusieurs vaisseaux afin d'aller aux Indes Occidentales et dans la mer du Sud de l'Amérique pêcher l'or, l'argent et autres effets des galions espagnols naufragés (un galion avait péri dans le canal de Bahama quarante ans plus tôt, chargé de six millions d'écus) ; 2^o pour six ans, afin de pêcher les effets non réclamés des vaisseaux naufragés à la côte de France, de Calais à la Flandre espagnole ; 3^o pour dix ans, afin de chercher les bancs de perles et d'en faire la pêche aux Indes occidentales, le tout à charge du dixième au profit du roi. Nous avons conté cette campagne de Pierre Delattre. — Arch. Nat., *Marine*, B² 62 f. 185, 64 f. 126, 65 f. 164 ; C¹ 251 f. 21, 22.

(2) *Ibid.*, B² 40 f. 378 ; B³ 31 f. 60, 93 ; C¹ 17.

(3) La *Sorcière* est frétée à raison de 1.200 livres par mois. — Arch. Nat., *Marine*, B² 40 f. 632.

et Jean Bart la *Sorcière* (1). Le voyage de la *Serpente* ne comporte qu'un incident soulevé par son propre capitaine : Albert, en sa qualité de capitaine de vaisseau du roi, exige le salut d'un navire marchand de Saint-Malo, capitaine de Villeneuve-Miniac, en rade de Cadix, et tire dessus à boulet pour le décider plus rapidement. Il en est vertement réprimandé : « Quand il est au service des marchands de Lille, il ne doit pas prétendre être traité comme un capitaine de vaisseau du roi (2). »

Partie le 5 mai 1680 « toute remplie de ballots », la *Sorcière* est revenue le 24 août, rapportant du sel pour lest, de la laine, et 3.000 écus pour Virnot. Un événement caractéristique a marqué son retour : à trois lieues du cap Finistère, elle rencontre un corsaire Saletin de vingt-quatre canons qui fait mine de la menacer. Tout aussitôt, Jean Bart « revire dessus, et sa bonne contenance fait que le Saletin remet à l'autre bord et se retire. Il évita par ce moyen un combat et sauva un petit bâtiment de La Rochelle qui s'étoit mis de sa compagnie (3). »

Les Barbaresques, turcs vrais ou faux, musulmans, renégats volontaires ou non, avaient beau jeu pour écumer les mers en ennemis de tout le monde, lorsque la guerre absorbait l'attention et les forces vives des puissances chrétiennes. Des marchands chrétiens et juifs les approvisionnaient en armes et en munitions. En temps de paix, les rivalités politiques et commer-

(1) Ordres du 26 décembre 1679, et 17 mai 1680. — *Ibid.*, B² 40 f. 503, 43 f. 233. — Jean Bart demande sans succès à être payé de ses appointements et de sa table comme capitaine de frégate légère. — *Ibid.*, B² 33 f. 86.

(2) *Ibid.*, B² 43 f. 285.

(3) *Ibid.*, B³ 33 f. 159.

ciales des Européens les protégeaient. Après la signature du traité de Nimègue, Louis XIV résolut de les châtier. De 1681 à 1683, Duquesne bombarda deux fois Alger, puis Tunis, Tripoli et Gênes, leur arsenal. Mais ces grandes expéditions ne déblaient pas les mers de tous les coureurs qui les infestent.

Quelques frégates de Saint-Malo armées en course suffiront contre les forbans dont la signature de la paix n'arrête pas les opérations (1). Il faut des mesures plus sérieuses à l'égard des pirates de Salé.

Au printemps de 1679, une division du chevalier de Nesmond, le *Faucon*, la *Tempête* et la *Diligente*, croise contre eux entre les caps Finistère et Saint-Vincent. Le vice-amiral du Ponant, comte d'Estrées, s'enquiert de la situation exacte du port et de la ville de Salé : « L'intention du roi est de faire une entreprise considérable l'année prochaine ou sur les vaisseaux corsaires qui seront dans le port, ou sur la ville même et les châteaux qui la défendent, pour la piller ou la brusler, s'il est possible. » En 1681, c'est Chateaurenault qui pourchasse ces Barbaresques avec un vaisseau de soixante canons, trois frégates et un brûlot, que renforcent en mai deux vaisseaux de quarante canons, sous Panetié déjà en croisière depuis le mois de mars (2). Pourquoi les armateurs particuliers ne profiteraient-ils pas de la protection de cette escadre pour tenter la fortune contre les mêmes ennemis ? Le roi serait décidé à les aider encore plus directement, et chacun y trouverait son compte.

(1) *Ibid.*, B² 38 f. 379, 42 f. 32.

(2) *Mémoire de l'employ des escadres que le Roy fait armer cette année en Ponant et en Levant.* — Arch. Nat., Marine, B¹ 9 f. 157. — Guerre, Arch. hist., 669 f. 86-88. — E.-T. Hamy, *François Panetié*, pp. 83-88.

Jean Omaer entre dans ces vues, et voici ses propositions : il armera deux ou trois frégates du roi ; on les lui livrera munies de leurs agrès ; il ne paiera pas de fret, et recevra un subside de 8 à 10.000 livres ; il sera déchargé du dixième de l'Amiral ; on lui donnera Jean Bart. Après trois mois de pourparlers, il demeure convenu qu'Omaer armera deux de ses frégates, le *Dauphin*, de cinquante tonneaux, le *Saint-François*, de vingt tonneaux et huit canons, et la frégate du roi la *Mignonne*, de cinquante-cinq tonneaux et dix canons ; le roi lui versera 4.000 livres le jour où les frégates entreront en rade ; il accorde Jean Bart, dont il paiera les appointements et la table. Omaer remboursera les 4.000 livres sur le premier provenu des prises, qu'il est tenu de vendre dans un port de France. Il choisit librement les deux autres capitaines, tous les officiers-mariniers et les matelots. Quant aux prisonniers turcs, ils seront tous conduits à Marseille ; là, ceux que l'on reconnaîtra bons pour la rame sur les galères du roi seront payés à Omaer à raison de trois cents livres par tête.

Jean Bart, ayant jugé la *Mignonne* trop petite, obtient la *Vipère*, de soixante-dix tonneaux et quatorze canons ; il y fait ajouter un deuxième pont. Le *Saint-François*, qui naviguait, ne regagne pas le port en temps utile, et le roi passe un nouveau traité avec l'armateur auquel il prête sa barque-longue l'*Assurée*, de trente tonneaux et quatre canons. Omaer la confie au capitaine Josse Contant, et le *Dauphin* à Jacques Bart, frère de Jean et qui a servi sous ses ordres comme lieutenant pendant la dernière guerre, avant de commander lui-même un corsaire (1).

(1) Un écrivain du roi est embarqué sur la *Vipère* pour veiller aux

Les commissions des trois capitaines étaient expédiées depuis le 12 avril ; l'appareillage a lieu le 3 juin 1680. Les instances de Colbert se faisaient de plus en plus pressantes pour hâter le départ ; au dernier moment, il recommande particulièrement à Omaer d'interdire à ses capitaines la visite des navires trafiquant avec Salé : le roi ne vise que la destruction des pirates, et ne cherche pas à entraver le commerce dans ces quartiers (1).

Les Saletins ont prudemment attendu, pour paraître dans les eaux portugaises, que Panetié s'en soit éloigné. C'est le moment où Jean Bart y arrive. Non loin de l'embouchure du Tage, il rencontre la *Mutine*, du chevalier de Béthune, détachée de l'escadre de Chateaurenault en route pour Lisbonne, et qu'elle rejoignait. Les trois frégates d'Omaer et la *Mutine* naviguaient de conserve, quand elles aperçoivent deux corsaires de Salé, l'un de douze canons et six pierriers, équipé de cent trente Maures et dix-huit chrétiens, l'autre de quatorze canons, équipé de cent cinq Maures et dix-huit chrétiens (2).

Jean Bart veut les enlever de vive force ; il n'est pas secondé. Jacques Bart ni Josse Contant ne suivent son inspiration. Au lieu de courir à l'abordage ou de passer de l'avant pour empêcher les Saletins de s'échouer, manœuvre toute indiquée pour le *Dauphin*, son capitaine ne fait rien. Jean Bart se voit dans la

consommations. Le traité est approuvé le 30 avril. — Arch. Nat., *Marine*, B² 44 f. 10, 45 f. 38, 77, 148-176 ; B³ 35 f. 9-30. Le 4 février, le capitaine Lombard est avisé qu'on lui accordera volontiers une commission en guerre contre les pirates de Salé. — *Ibid.*, B² 45 f. 43.

(1) Arch. Nat., *Marine*, B² 45 f. 229 ; C¹ 248 f. 264, 265. — Jal, *Abraham Duquesne*..., II, 389.

(2) Arch. Nat., *Marine*, B¹ 9 f. 196. — Bib. Nat., ms. nouv. acq. franç., 9390 f. 213-217.

nécessité « de tirer desur à balle pour l'avertir de son devoir ». Et, bouillant d'indignation, il ajoute dans son rapport à Colbert (1) : « Rien ne m'a jamais esté plus à cœur qu'une pareille lascheté, qui m'a osté les moyens de vous marquer mon zèle pour le service. » Toutefois, il pallie les torts de son frère ; jamais auparavant il n'eut de reproche à lui adresser quand Jacques fut sous ses ordres. Il attribue « son manque de conduite aux malhonnêtes gens d'officiers que luy donna M. Omaer ». Ce dernier ne tint aucun compte des observations que Jean Bart crut devoir lui présenter avant le départ ; « comme il est l'armateur, il n'en voulut croire que luy ». Tout « chagrin » que ces malhonnêtes gens « ayent retardé sa fortune », Bart ne peut qu'escompter les occasions de se distinguer que lui offrira une prochaine guerre.

En attendant, faute de pouvoir enlever les deux Saletins, la *Mutine* et la *Vipère* les chassent et les forcent à s'échouer. Les Barbaresques abandonnent leurs vaisseaux, se sauvent à terre, y sont faits prisonniers et menés à Lisbonne. Au partage, cent cinq Maures sont attribués à l'armement d'Omaer ; les Portugais en distraient vingt-quatre officiers, dont un proche parent du gouverneur de Salé, qu'ils retiennent, et remettent les autres à Jean Bart (2).

Une frégate de Dunkerque entrait en relâche à Lisbonne sur ces entrefaites : les *Trois-Fleurs-de-*

(1) *Rapport de Jean Bart à Colbert*, Dunkerque, 15 octobre 1681. — Orig. Bib. Com. Dunk., ms. 00.

(2) En juillet, les Français ont à Lisbonne 273 prisonniers Saletins. Un ordre du 6 août enjoint au premier capitaine de Dunkerque qui se trouvera dans les eaux du Portugal de les transporter à Marseille. — Arch. Nat., *Marine*, B² 44 f. 307. — *Gazette*, 1681, n^o 77, pp. 504, 509 n^o 96, pp. 650, 651 (prisonniers faits par Coëtlogon et Langevin).

Lis (1), toute chaude encore d'un furieux assaut que lui avait livré un corsaire de Tripoli, comme elle revenait de trafiquer dans le Levant. Mais le Tripolitain avait pu se convaincre qu'il se frottait à un vieux routier de la guerre de course, le capitaine Cornil Vackernier : bien que son ennemi fût fort de quatre à cinq cents hommes, Vackernier lui résista six heures, et soutint trois abordages. « Ce capitaine s'est s'y vigoureusement deffendu qu'enfin après avoir tué un nombre considérable de Turcs il les a obligez de le quitter et de laisser dans son bord trente-huit Turcs qui se jettèrent tous à la mer, à la réserve d'un officier qu'ils ont pris (2). »

Jean Bart confie à Vackernier une lettre pour son armateur, et fait voile pour Marseille avec ses trois frégates, en compagnie du chevalier de Béthune. Il débarque ses prisonniers, croise ensuite huit jours de port en port, et rencontre le marquis de La Barre, qui lui annonce la signature de la trêve avec Salé (3). Il commence à manquer de vivres : il n'a plus qu'à rendre le bord. La *Vipère* rentre à Dunkerque le 14 octobre, suivie de près par le *Dauphin* et l'*Assurée* (4).

Colbert souhaiterait qu'Omaer organisât une nouvelle expédition, cette fois contre les Algériens : un de leurs corsaires vient encore de s'emparer d'un navire de Saint-Malo ; il était monté de renégats anglais et hollandais, et expédié par des Juifs d'Alger à des Juifs d'Amsterdam, où il allait charger des muni-

(1) 250 tonneaux, 24 canons, 40 hommes.

(2) Arch. Nat., *Marine*, B³ 45 f. 92, 292, 310 ; B³ 35 f. 49.

(3) A la fin de la campagne, il transportera de Mahmora en France l'ambassadeur du roi de Maroc et de Fez à Louis XIV.

(4) *Ibid.*, B³ 35 f. 69.

tions (1). Ce sont Virnot, Denis de Brier et leurs associés de Lille qui adressent au roi des propositions. Ils essuient un refus catégorique : on s'est facilement aperçu en Cour que leurs propositions tendaient simplement à obtenir les frégates du roi pour faire leur commerce de Cadix, sans rien accorder en échange. A la rigueur, Colbert leur aurait permis de transporter des marchandises en Espagne, mais à condition de croiser ensuite en corsaires pendant au moins six mois (2). Le ministre comptait davantage sur Omaer, que Seignelay pensait avoir décidé au cours d'une conversation à Saint-Germain. Mais les offres que l'armateur formule sur le papier sont ridicules, et ne méritent même pas de réponse.

D'année en année, le groupe Virnot d'un côté, Omaer de l'autre négocient avec le roi, sans aboutir à une entente. Et les Algériens reparaissent dans la Manche (août 1685); six de leurs frégates remontent jusqu'au Texel. Tourville guette leur retour entre La Hague et l'île de Wight (juin 1686) : elles passent par le Nord-Ecosse. Des Saletins prennent un navire de Dunkerque. La contrebande d'armes et de munitions redevient si active que Louis XIV doit renouveler à ses sujets mêmes la défense de trafiquer avec les pays de la domination du Maroc! En septembre 1684, l'ambassadeur de France en Portugal apprend que l'ami-

(1) Même contrebande entre Juifs d'Alger et Juifs de Villefranche. Louis XIV la dénonce au roi d'Angleterre, aux Etats-Généraux et à la duchesse de Savoie (janvier-avril 1682) et menace de représailles. On se demande par suite de quelle erreur des bureaux le capitaine Pierre Delattre fut autorisé à prendre 26 canons du Nivernais dans l'Arsenal de la Marine à Dunkerque, pour les vendre à Tanger ou les troquer contre du cuivre : toujours est-il que le contre-ordre arrive par le courrier suivant. — Arch. Nat., *Marine*, B² 47 f. 31, 92, 130, 171, 195, 55 f. 444, 447.

(2) *Ibid.*, B² 45 f. 501, 39 f. 66, 100, 256, 47 f. 15, 65, 428, 468.

ral de Salé entre en campagne avec deux vaisseaux; deux frégates d'Omaer touchaient à Lisbonne : l'ambassadeur les réquisitionne pour courir contre cet ennemi ; c'est la deuxième fois qu'il emploie ce procédé autoritaire. Omaer proteste qu'il en est enchanté : « Je suis extrêmement rejoui de cet ordre, écrit-il à Seignelay, puisque je ne fais gloire que de servir le Roy et d'avoir l'occasion de pouvoir plaire à Votre Grandeur. » Est-ce bien sûr ? Ni lui, ni le groupe Virnot n'abaissent leurs exigences, en dépit des instances du gouvernement et des conditions favorables qu'on leur offre. Seraient-ils vraiment gênés par les mesures qu'a prises la République de Venise contre les marchands « chargés de la fourniture des Turcs pour les galères de Sa Majesté » ? En tous cas, on ne conclut rien ; de nouvelles guerres éclatent entre Européens, et, comme par le passé, de fréquentes circulaires signalent aux Amirautés les corsaires Barbaresques qui tiennent la mer (1).

III

OPERATIONS CONTRE LES ESPAGNOLS

Une remarque s'impose. Que ce soit Omaer ou le groupe Virnot qui soumette au roi un projet d'expédition, le même chef est régulièrement désigné pour la conduire : Jean Bart ; on lui donnerait comme seconds Pierre Delattre ou Jean Soutenaie.

A son retour de Marseille, en 1681, il a demandé

(1) Arch. Nat., *Marine*, B^s 47 f. 37, 354, 410, 428, 449, 454, 53 f. 260, 58 f. 611, 61 f. 104, 392, 428, 465, 67 f. 16, 74 (2^e partie) f. 194 ; C¹ 251 f. 5. — Bib. Nat., *Clairambault*, 886 f. 10 (7 novembre 1684).

un congé de six semaines pour venir à Paris (1), et l'année suivante il est durement éprouvé par une série de deuils : il perd sa mère le 15 juillet, une fillette de treize mois le 24 août, et sa jeune femme le 26 décembre (2). Il recommence à naviguer en 1683, une fois de plus contre les Espagnols.

L'Espagne avait, somme toute, payé les frais de la guerre. Elle désirait une nouvelle rupture, et la provoque. Le roi se voit contraint d'arrêter à Dunkerque d'abord les bellandres de Bruges, puis tous les bâtiments espagnols qui y touchent (3). Des rumeurs tendancieuses circulent à Bruxelles : on ferait, paraît-il, de grands préparatifs à Dunkerque pour surprendre Nieuport et Ostende. Or, les gouverneurs de ces deux places n'ont pas sous la main le quart des troupes nécessaires pour repousser une attaque (juin 1681). Malgré les plaintes, un an plus tard la garnison d'Ostende s'en tient toujours à quatre cents Ecossais et deux cents Espagnols (juillet 1682), chiffres dérisoires (4). Heureusement, le port abrite une demi-douzaine de corsaires, dont trois au moins sont fortement artillés (5). La valeur des capitaines de mer est connue : ce sont gens « qui ne se rendent point pour des coups de canon (6) ». Aussi, aux premiers

(1) Arch. Nat., *Marine*, B³ 35 f. 83 (2 décembre 1681).

(2) Il eut de Nicole Gouttière un fils, François-Cornil, né le 17 juin 1677, qui devint vice-amiral de France, et deux filles, Anne-Nicole (15 mai 1680) et Jeanne-Nicole (20 juillet 1681), mortes en bas âge.

(3) Mai-juillet 1681. — *Ibid.*, B² 44 f. 196, 232, 233, 286, 287, 45, 206, 222, 252; B³ 35 f. 38.

(4) Foppens, *Mémoires Secrets*, dans *Bullet. Com. Roy. d'hist. de Belgique*, 4^e série, IV, 425, 459.

(5) 26 à 48 canons.

(6) François Deschodt, Nicolas de Rudder, Guillaume Beestembustel, Jean Lauwereyns, Jacques Franques, Philippe Van Maestrecht. — Arch. Nat., *Marine*, B³ 45 f. 83. — Van Den Bussche, *Inventaire des Archives du Franc de Bruges*, II, 1818-1827.

actes d'hostilité commis en Flandre par les Espagnols (octobre 1683), l'intendant de la Marine dépêche-t-il un avis aux vaisseaux français dans la Baltique de se méfier des Ostendais et des Biscayens, et d'éviter les ports de la domination d'Espagne. La précaution est d'autant plus justifiée qu'un mois plus tard cette puissance déclare ouvertement la guerre à la France (1).

Un embargo arrête les navires ennemis dans les ports français (2), et Patoulet reçoit vingt commissions en blanc pour les attribuer sans retard aux corsaires qui les demanderont (3). Le roi promet de prêter ses frégates, quoiqu'il refuse de fournir de la poudre aux armateurs. Il autorise les corsaires de Dunkerque à porter le pavillon blanc avec une croix bleue au milieu (4). Mais le commerce des Espagnols est insignifiant; les pêcheurs des deux partis sont neutralisés (5); les corsaires ne voient qu'un maigre butin à se mettre sous la dent: ils n'utilisent que six des commissions envoyées à l'intendant. On y inscrit les noms

(1) La déclaration est publiée à Nieuport le 16 décembre. En mai, on a arrêté à Dunkerque huit pilotes connaissant bien la navigation de la Baltique pour les embarquer sur l'escadre du marquis de Preuilly. — *Instructions et Mémoires; Journal de la campagne de Danemark en l'année 1683*. — Arch. Nat., *Marine*, B² 49 f. 171-193, 411, 505; B¹ 9 f. 372.

(2) 26 décembre 1683-4 janvier 1684. — *Ibid.*, C¹ 249 f. 23.

(3) L'une est attribuée à un Anglais. On en avait refusé une (1681-1683) à Georges Carew, anglais également, pour armer à Dunkerque contre les Hollandais; il était porteur de lettres de représailles du roi d'Angleterre. — *Ibid.*, B² 49 f. 301, 323, 397, 51 f. 180; C¹ 248.

(4) 23 juin 1684. — *Ibid.*, B² 51 f. 274.

(5) Trêve accordée par le roi entre les pêcheurs de Dunkerque et ceux d'Ostende (23 janvier 1684); l'Amirauté d'Ostende défend à ses corsaires de molester les pêcheurs jusques et y compris Boulogne (2 février 1684). Tous les prisonniers ostendais menés dans les ports de la Manche sont immédiatement relâchés après interrogatoire, et renvoyés chez eux (17 juin 1684). — *Ibid.*, B² 45 f. 6, 51 f. 51, 60; C¹ 249 f. 37.

de Jean Brussin, Josse Contant, François Domain, Jean Janssen, Jean Soutenaje, Cornil Vackernier. Jean Doublet en reçoit une pour commander le *Chasseur*, une corvette de vingt-cinq tonneaux, six canons et quarante hommes. « Quoy prendre sur les Espagnols, dit-il, qui ne sont nulle part qu'aux Indes d'Amérique? Il faut croizer au Pas-de-Calais, y attendre les prises que les Ostendois feront sur nostre nation. » Après trois semaines de croisière au Détroit, il modifie son programme : il s'est aperçu que les Ostendais abritent leurs prises dans les ports d'Angleterre. Pour ne pas consommer ses vivres inutilement, il va chercher fortune aux Canaries. Parti le 13 juin, il revient le 18 décembre, après de multiples aventures : son unique prise ne parvint jamais au port (1).

Quant au roi, il fait garder la côte de Brest à Cherbourg par trois frégates sous de Relingues; de Cherbourg à Eu par deux frégates sous Albert; d'Eu à Ostende par deux frégates sous d'Amblimont. Ces officiers ne devront joindre leurs forces qu'en cas de nécessité absolue (2).

Les deux frégates de d'Amblimont sont armées à Dunkerque : la *Railleuse*, qu'il commande personnellement; la *Serpente*, confiée à Jean Bart, dont l'initiative provoque l'ordre de nourrir les équipages « à la flamande (3) ». Nantis de commissions de l'Amiral, ils ne doivent porter aucune marque capable de

(1) Sa commission est du 28 décembre 1683-5 juin 1684. — *Ibid.*, C⁴ 249 f. 63. — Charles Bréard, *Journal du corsaire Jean Doublet*, pp. 97-105.

(2) Arch. Nat., *Marins*, B² 48 f. 475, 476.

(3) *Ibid.*, B² 42 f. 127, 128, 49 f. 521. — Bib. Nat., *Clairambault*, 503, 707.

laisser soupçonner qu'ils sont officiers du roi. Ils salueront sans difficulté les vaisseaux anglais ; ils éviteront la rencontre des corsaires ostendais dans les ports d'Angleterre, où, par surcroît, on leur recommande de ne pas entrer : ainsi les Ostendais peuvent-ils y loger leurs prises en toute sûreté (1).

Cet hiver est tellement rude qu'il faut rompre les glaces pour permettre la sortie des frégates ; en rade, on constate que le frottement a enlevé l'étaupe de couture, et qu'une carène est nécessaire. Au mois de mars, les glaces ferment encore le Zuiderzée. Les chefs des trois divisions de gardes-côtes veillent en ce moment à l'escorte des flûtes chargées de mâts venant du Texel, et destinées à Toulon. Patoulet a installé à demeure deux espions à Ostende : il sait que les trois plus forts corsaires de ce port guettent le passage de ces flûtes (2). Voici un autre avis : un petit bâtiment, sous escorte de deux frégates, doit porter de Londres à Ostende 600.000 livres destinées à la solde des troupes de Flandre. Les frégates du roi se mettent en quête, mais malheureusement manquent ce « beau coup », et chacun retourne à son poste pour l'habituel service d'escorte (3). D'autres tentatives les en distraient : le chevalier de Monbron, avec la *Sorcière*, reçoit une mission spéciale ; il guettera une frégate par laquelle toutes les trois semaines le marquis de Grana, gouverneur général des Pays-Bas espagnols, expédie des paquets d'Ostende à Saint-Sébastien (4). D'Am-

(1) 29-31 décembre 1683, 16^e janvier 1684. — Arch. Nat., *Marine*, B² 49 f. 510, 520, 521, 51 f. 36.

(2) *Ibid.*, B² 51 f. 74, 163-199 ; C¹ 249 f. 77. — Bib. Minist. Marine, ms. d'Hamécourt, *Histoire Navale*, I, 339.

(3) Arch. Nat., *Marine*, B² 50 f. 161 ; B³ 45 f. 28, 34, 42, 67, 75, 85.

(4) 17 avril 1684. — *Ibid.*, B² 51 f. 217. — Bib. Nat., *Clairambault*, 707.

blimont est lancé sur la piste de navires marchands hollandais qui transportent de Galice en Flandre 2.400 hommes de troupes. La *Railleuse* et la *Serpente* les cherchent pendant deux mois. Enfin, le 21 juin, Jean Bart apprend de Soutenaie (1), rencontré en chemin, qu'il est proche d'une frégate et d'une flûte hollandaises; il se persuade qu'elles sont de celles qu'il poursuit. Les deux Dunkerquois les chassent, en prennent chacun une, et y découvrent en effet des troupes et de l'or.

Au mois de juillet, d'Amblimont et Bart croisent entre les têtes de la Manche pour protéger le retour des vaisseaux des Indes contre les corsaires d'Ostende, puis sont dirigés, en même temps que de Villette-Mursay avec un vaisseau et deux frégates, et deux vaisseaux de La Rochelle, contre trois forts bâtiments ostendais chargés de marchandises pour Cadix (juillet) (2).

Contre son attente, l'Espagne n'a pas réussi à entraîner l'Europe dans sa querelle. La lutte est écrasante pour elle : la trêve est signée le 24 septembre. Depuis le 27 août, l'ordre était donné de désarmer la *Railleuse* et la *Serpente* dès qu'elles rendraient le bord à Dunkerque, et Patoulet rappelle les deux espions qu'il entretenait à Ostende (3).

(1) Sur la *Notre-Dame-de-Lombardie*, de 60 tonneaux. — Arch. Nat., *Marine*, C¹ 249 f. 29.

(2) *Ibid.*, B² 50 f. 216, 272, 284, 287, 51 f. 383 ; B³ 45 f. 275 ; C¹ 249 f. 88.

(3) Les Lettres de noblesse de Jean Bart indiquent que d'Amblimont reçut en août le commandement du vaisseau le *Moderé*, avec Jean Bart pour second ; ils auraient pris part à l'expédition de Cadix, et Jean Bart aurait reçu une blessure à la cuisse en attaquant deux vaisseaux de guerre espagnols qui furent enlevés. Or on vient de voir que la *Railleuse* et la *Serpente* étaient encore en mer le 27 août, lorsque partit l'ordre de les désarmer. De plus, c'est deux jours plus tard que le roi décide de

IV

LES LOISIRS DE LA PAIX

Jean Bart peut espérer que sa conduite et ses services lui vaudront de l'avancement aux prochaines promotions : son nom ne figure cependant sur aucune de celles que le roi signe en 1685. A l'époque où les bureaux préparent celle de janvier 1686, Vauban, qui n'oublie pas son protégé, prend son temps pour le recommander à Seignelay. Il rappelle au ministre, au cours d'une lettre écrite de Bayonne en tournée d'inspection (27 novembre 1685), le « sieur Jean Bart, de Dunkerque. C'est un très bon sujet, à qui il est temps que vous fassiez faire un *cran* ». Le *cran* n'est pas encore pour janvier ; mais au mois d'août, en revenant de conduire à Brest le vaisseau l'*Illustre*, équipé de matelots dunkerquois, Jean Bart reçoit son brevet de capitaine de frégate légère (1).

donner le nom de *Modéré* au vaisseau de 56 canons en construction à Dunkerque. Aucun vaisseau de ce nom ne figure parmi ceux qui composent les flottes de Duquesne et de Tourville opérant à ce moment dans la Méditerranée et les mers ibériques. — *Ibid.*, B² 50 f. 354, 357, 51 f. 296, 377, 396.

(1) 15 août 1686. — *Ibid.*, B² 56 f. 178, 58 f. 569. — Bib. Nat., *Clairambault*, 873 f. 143. — Jean Bart ne fut pas employé contre les protestants. Les barques-longues la *Rieuse* et la *Fine*, sous Grosbois et Deleau, croisèrent de Dunkerque à Dieppe pour arrêter les religieux en fuite. Les côtes de France furent ainsi divisées en secteurs de surveillance. Patoulet eut ordre de travailler à la conversion de Forant, sur laquelle il promit le secret absolu ; dès son abjuration, Forant serait autorisé à exécuter sa proposition d'aller en Angleterre pour en ramener les marins religieux qui s'y étaient retirés. On sait que Vauban évaluait à 9.000 le chiffre des matelots exercés que coûtait à la France la révocation de l'édit de Nantes. Les officiers subalternes étaient avisés qu'on n'en emploierait plus que de catholiques. On écrivait au lieutenant-général de l'Amirauté de Dunkerque, le 5 janvier

Ne se résignant pas à l'inaction, il se résout à tenter la fortune au commerce. Il demande la frégate du roi la *Serpente* pour trafiquer en Espagne, en Provence et en Italie. Il en offre trois cents livres par mois, et l'obtient pour cinq cents. D'où tolle général des commerçants de Dunkerque et de Lille! L'opération de Bart va, paraît-il, porter « un préjudice considérable au commerce »! Seignelay s'informe, et répond conformément à la tradition de Colbert : « A l'esgard du sieur Baert, le roy ne l'a regardé en cette occasion que comme un homme qui fait la condition de S.M. avantageuse en donnant cinq cents livres par mois du bastiment qui luy a esté fretté, ce que S. M. n'auroit pas refusé à tout autre que luy. Cependant je conviens avec vous que s'il y avoit une compagnie solide de marchands avec lesquels on eust traité, et qui se fussent chargez d'avoir des vaisseaux en une certaine saison de l'année et qui partissent à jour nommé, que cela seroit beaucoup mieux, pourvu qu'il n'y eust point d'exclusion; mais en attendant je ne vois point d'inconvénient à donner les moyens autant qu'il se pourra à ceux qui voudront entreprendre ce commerce, de le faire (1). »

Le voyage de la *Serpente* est rémunérateur; elle rentre au début de juin 1687. On ne l'affrétera plus à Jean Bart : la compagnie pour le transport des mar-

1686 : « A l'esgard des maistres pilotes françois de la R. P. R. qui sont établis à Dunkerque, il est nécessaire que vous les obligiez de se convertir, et vous pouvez faire mettre en prison ceux qui refuseront de le faire. » Deux seulement allèrent en prison : tous les autres se convertirent comme un seul homme. — Arch. Nat., *Marine*, B² 52 f. 272, 274, 55 f. 532, 619, 632, 57 f. 16, 55; *Instructions à Grosbois*, B¹ 40 f. 292; C¹ 250 f. 22.

(1) 24 novembre, 12 et 29 décembre 1686, 20 janvier 1687. — *Ibid.*, B² 58 f. 850, 890, 933, ; 61 f. 156.

chandises de Dunkerque à Cadix s'est constituée pendant son absence (1). Il doit se contenter de conduire encore une fois à Brest un vaisseau nouveau, le *Diamant*, simplement équipé de soixante hommes, sans armes et sous commission de l'Amiral, toujours pour le même motif : saluer les vaisseaux anglais « sans difficulté (2) ».

Ces travaux sans gloire l'excèdent. Jean Omaer le demande encore une fois en janvier 1687 pour commander la *Railleuse* et la *Serpente* contre les Saletins; il serait enchanté d'accepter ce parti et « quittera avec joie celui du commerce qu'il n'avoit pris qu'au deffaut de la guerre. Et il assure qu'il fera bien son devoir et que, s'il trouve de ces corsaires, qu'il ne les manquera pas ». On peut se fier à son courage, et à « sa capacité en cette manière de faire la guerre (3) ». Malheureusement, cette combinaison d'Omaer ne réussit pas mieux que les précédentes. Jean Bart s'associe avec quelques marchands de Dunkerque pour armer le *Modéré* et la *Railleuse*, et courir sus aux Algériens : « leur faiblesse les empesche de poursuivre, à cause de la dépense ». Patoulet suggère de les aider : il pourrait en résulter quelque bien pour le service. Mais le roi refuse le *Modéré*, qu'il veut armer lui-même avec le *Diamant*. L'affaire en reste là (5).

Jean Bart se console en allant à la chasse. Il y a droit, en sa qualité d'officier de marine, sur les terres dépendant du commandant militaire de Dunkerque. Il

(1) 26 juin 1687. La compagnie affrète la *Sorcière* aux mêmes conditions que Jean Bart la *Serpente*, 28 avril 1688. — *Ibid.*, 61 f. 388, 65 f. 156.

(2) 30 juin, 22 juillet, 17 et 25 août 1687. — *Ibid.*, B³ 61 f. 465, 62 f. 64, 143, 172.

(3) 30 janvier 1687. — *Ibid.*, B³ 53 f. 4.

(4) 7 et 28 octobre 1687. — *Ibid.*, B³ 62 f. 299, 366.

a même la faculté de se faire accompagner d'un valet. Mais sous prétexte de valet, il emmène un de ses amis, « un garçon de famille de la ville ». Le commandant, M. de La Vercantière, fait arrêter le pseudo-valet, le laisse quelques heures en prison, et cinq à six jours enfermé au corps de garde. Jean Bart se plaint violemment de ce qu'il considère comme une insulte personnelle. L'intendant Patoulet intervient. Certes, le commandant recevrait un blâme si l'affaire venait aux oreilles du roi : mais on ne peut importuner le monarque de pareilles histoires. Et l'on tire de M. de La Vercantière cette piètre satisfaction : il trouve bon que l'on dise de sa part à Jean Bart et à ses camarades que, s'il avait su que cet homme fût son valet, il n'en aurait pas ordonné l'arrestation. Au vrai, « M. de La Vercantière ne doit pas être satisfait de M. Baert qui (faute de sçavoir vivre) a tenu au commencement de cette année une conduite irrégulière à son esgard, laquelle luy a attiré des ordres fascheux de M. de Louvois, dont il ne peut s'empescher de tesmoigner du ressentiment ». Seignelay a d'autres chats à fouetter : il ne veut plus entendre parler de l'incident (1).

(1) 3, 9, 22 août 1688. — *Ibid.*, B² 66 f. 60, 91 ; B³ 55 f. 100.

CHAPITRE VI

GUERRE DE LA LIGUE D'AUGSBOURG

(1688-1689)

I

L'ÉTAT DES TRAVAUX DU PORT

Si le port n'a pas atteint sa perfection en 1688, il s'en faut de peu : avant trois ans, il sera imprenable ; son outillage répond déjà à tous les besoins.

La situation de la rade est toujours avantageuse. Le banc de Brack la ferme ; seuls, les « très médiocres » vaisseaux le peuvent passer, et encore pendant les malines. Quant aux autres, ils n'ont que la ressource des deux passes, de l'Est et de l'Ouest : comme elles sont opposées, « un même vent ne peut servir aux deux à la fois ». De plus, l'assaillant éventuel serait forcé d'entrer en colonne, et de présenter le flanc aux batteries des têtes des jetées. Qu'à l'action des canons des forts on ajoute celle des vaisseaux et des brûlots, « il n'y aura que malheur et perte à souffrir pour les ennemis qui voudront y mettre le nez ». Vauban l'affirmait : l'événement prouva qu'il avait raison. Quant à Jean Bart, il demeurerait au-dessous de la vérité en disant alors au grand ingénieur qu'avec une escadre

de sept à huit vaisseaux de trente à cinquante canons il obligerait les Anglais et les Hollandais à en tenir plus de trente à la mer, sans qu'ils pussent l'empêcher de sortir (1).

La profondeur du chenal s'est accrue sous la poussée des chasses. En tous temps, les vaisseaux de dix-sept pieds peuvent entrer, et ceux de dix-huit à dix-neuf pieds pendant treize à quatorze jours par mois. « La facilité de sortir est si grande qu'on le peut au clair de lune (2). » Tous les soirs, le canon de retraite est tiré dans le bassin du roi. A ce signal, les officiers-mariniers font la tournée des cabarets pour rassembler leurs équipages et les ramener à bord. La chaîne qui ferme le chenal est tendue ; on ne l'ouvre la nuit que par ordre du commandant, et pour le passage des vaisseaux du roi (3).

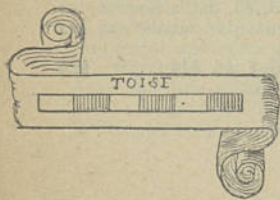
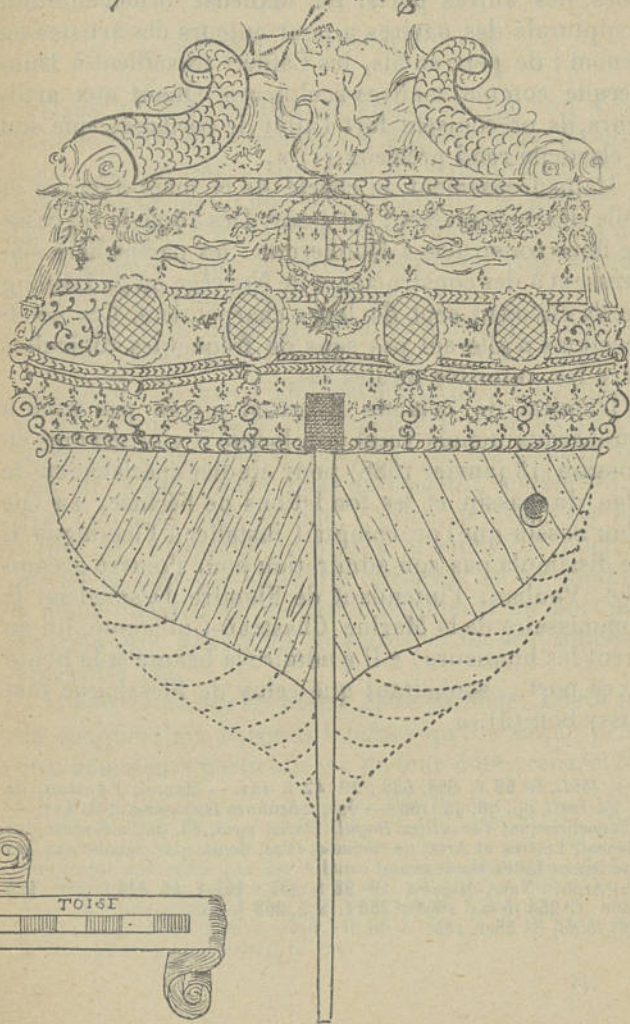
Des chantiers de construction sortent maintenant barques-longues perfectionnées et galiotes à bombes, frégates de tous tonnages, et vaisseaux jusque du deuxième rang. Les maîtres-charpentiers ont amélioré leurs gabarits. Au lieu d'employer pour les quilles de leurs navires le bois de chêne qui éclate en cas d'échouement, si fréquent dans ces parages, ils utilisent le bois d'orme de Flandre, qui « est d'un très bon usage ». On communique aux autres chantiers les gabarits du maî-

(1) Arch. Nat., *Marine*, B² 79 f. 215. — *Mémoire sur l'état présent des affaires des ports du Pônant*, 8 avril 1691, *ibid.*, B¹ 43 f. 77. — Vauban, *Mémoire concernant la caprie*, dans les *Oisivetés de M. de Vauban*, éd. colonel de Rochas, Paris, 1911, in-8, p. 454.

(2) On prend des mesures contre la négligence des maîtres dont les navires endommagent les jetées et les quais. *L'Imprudent* coule bas dans le chenal en 1691. Ordonnance du 21 avril 1694 sur la réparation immédiate aux frais des propriétaires et maîtres des navires, contraints solidairement par corps. — Arch. Nat., *Marine*, B² 77 f. 383, 96 f. 97 ; B² 75 f. 64.

(3) 3 octobre 1689, et *Règlement du Port*, 10 avril 1680, 22 septembre 1683. — *Ibid.*, B² 70 f. 203 ; B² 33 f. 65 ; 58 f. 109.

Proye d'une Fregate nommee l'Amecor
de Port de 125 ^{et armee de 20 pieces de Canon} Tonneaux, Construite
a Dunkerque L'an 1670. &



tre-charpentier Hendricks; il est lui-même convoqué à Versailles pour exposer ses méthodes à ses collègues des autres ports. La luxueuse ornementation sculpturale des navires a pour auteurs des artistes en renom; de père en fils, les Caffiéri travaillent à Dunkerque comme maîtres-sculpteurs. Quant aux artilleurs, ils préconisent fort l'affût de cordages, que son « élasticité rend précieux (1) ».

Malheureusement, la cherté de la main-d'œuvre et celle des bois arrêtent cet essor. Dès 1694, le roi cesse de faire construire à Dunkerque : les particuliers s'adressent à des constructeurs de Norvège ou de Dantzig où ils envoient sept de leurs charpentiers. Ces constructions n'allèrent pas sans de fréquentes difficultés avec les autorités locales (2).

L'amiral de Zélande Evertsen n'était pas venu à Dunkerque depuis vingt ans, lorsqu'il y fut envoyé en mission (13 janvier 1688) pour étudier spécialement le plan du bassin et les fondations de l'écluse, en vue d'un bassin que l'on comptait installer à Flessingue. Il ne dissimula pas son admiration pour l'œuvre accomplie. Vauban, l'intendant de Flandre Desmadris, le commissaire de la Marine Chasteau-Guillaume, lui en firent les honneurs : « Il a admiré la beauté et la bonté de ce port... souhaitant que celui de Flessingue fust aussi bon (3). »

(1) *Ibid.*, B² 58 f. 668, 688; B³ 42 f. 121. — Mancel, *l'Arsenal de la Marine...*, pp. 78, 95, 138. — Jal, *Abraham Duquesne...*, II, 417. — J. Fennebresque, *Versailles Royal*, Paris, 1913, éd. de la Société des Sciences, Lettres et Arts de Seine-et-Oise, donne des détails sur les expériences faites sur le grand canal.

(2) Arch. Nat., *Marine*, B² 98 f. 435, 407 f. 46, 414 f. 102, 426 f. 460; C¹ 254 (6 mai 1693), 258 f. 175, 263 f. 53.

(3) *Ibid.*, B³ 55 f. 235.

II

LES PREPARATIFS DE GUERRE

Dans ce style particulier auquel il est bon d'être habitué pour en apprécier les finesses, Jean Doublet nous apprend que, « sur la fin de septembre 1688, on parloit fortement d'une déclaration de la guerre, où les préparatifs d'une armée navale en Hollande et que les meilleurs amis et gros milords du Roy Jacques aloient auprès du prince Orange (1) ».

Depuis déjà deux ans, Patoulet devait s'informer « adroitement et soigneusement » des armements espagnols. Le fit-il? Des pêcheurs de Dunkerque et de Boulogne se sont vus molester et piller par les Anglais à différentes reprises (2). Il est étrange que l'on ne s'en émeuve pas autrement, semble-t-il, et que l'on soit surpris par l'ordre de tenir en état « tous les vaisseaux propres à la course », pour les mettre en mer sitôt la guerre déclarée; on les compte : à peine une dizaine de petits bâtiments du port peuvent-ils être armés en corsaires, et un seul aménagé en brûlot (3).

Il faut remédier en hâte à cette pénurie. Le roi met en chantiers six barques-longues qu'il compte prêter aux armateurs particuliers ; de leur côté, ceux-ci font

(1) Ch. Bréard, *Journal du corsaire Jean Doublet*, p. 122.

(2) Arch. Nat., *Marine*, B² 57 f. 37 (16 juin 1688). — Un pêcheur de Dunkerque est pillé par trois pêcheurs anglais en juin 1686, cinq de Dunkerque maltraités par des Anglais et six de Boulogne enlevés par une frégate qui les mène à Douvres, sauf un qui s'est racheté 50 shillings (mai-juin 1688). — *Ibid.*, B² 57 f. 507, 65 f. 357, 382.

(3) 18 septembre 1688. — *Ibid.*, B² 66 f. 160, 194; B² 55 f. 152. — Bréard, *Journal de Doublet*, p. 124.

vivement construire des frégates. L'intendant réclame un approvisionnement d'armes pour les corsaires : mousquets, pistolets, coutelas, bandoulières, piques, demi-piques, haches d'armes, et des hallebardes « très difficiles à trouver dans ce pays ». Le roi promet comme de coutume plus de célérité dans la liquidation des prises ; il accorde l'autorisation demandée de couler les bâtiments qu'on ne pourra emmener, sous la réserve de punitions contre ceux qui auraient l'inhumanité de noyer les équipages (1).

Les pêcheurs de Dieppe, Boulogne et Dunkerque sont occupés sur les bancs d'Yarmouth : un bateau-pêcheur de Dunkerque force de voiles pour les aviser d'avoir à se tenir sur leurs gardes ; un autre est prêt à partir au premier signal pour les faire rentrer en cas de danger. Et comme ils sont là huit cents, tant Anglais et Hollandais que Français, sans aucun vaisseau de garde, on songe à ramasser les Hollandais d'un beau coup de filet (2).

Sur des bateaux-pêcheurs et sur des barques-longues, on détache Herpin, Gabaret, Selingue, d'Archeville et Grosbois : ils surveillent les mouvements de l'armée navale de Hollande, les soixante-dix vaisseaux de guerre prêts à conduire en Angleterre le prince Guillaume. Les uns restent au guet, les autres apportent les nouvelles : pour plus de célérité dans la transmission, un jeu de signaux a été combiné ; dès que le navire est en vue, il communique avec un poste installé à la tête des jetées, d'où un courrier part

(1) 19 septembre, 29 octobre, 19 novembre 1688. — Arch. Nat., *Marine*, B² 66 f. 219, 392 ; B³ 55 f. 120.

(2) 22, 26, 30 septembre, 11 octobre 1688. — *Ibid.*, B² 66 f. 186 ; B³ 55 f. 128, 139, 154.

pour Versailles à franc étrier (1). Grosbois envoie une information inquiétante : le prince d'Orange aurait ordonné une entreprise sur Dunkerque, et formé le projet de couler quatre vaisseaux maçonnés à l'intérieur et à l'entrée du chenal. Patoulet s'effraie tout d'abord : il n'a, dit-il, ni chaloupes, ni matelots, ni officiers ; les batteries du château et des têtes des jetées se composent en tout et pour tout de quatorze canons de petit calibre mal montés. Quatre ou cinq vaisseaux de guerre ennemis en éteindraient vite le feu, et placeraient ensuite des navires maçonnés où et comme ils le voudraient. Mais au bout de quelques jours l'intendant est revenu de sa surprise : il a trouvé des chaloupes, des hommes, et annonce qu'il disposera sous peu de canons de vingt-quatre livres de balles. Le chenal est à l'abri : l'ennemi ne pourrait le boucher que très imparfaitement, et encore à grands frais (2).

Les barques-longues et les chaloupes envoyées à la découverte épient aussi les ports d'Angleterre. En décembre, Grosbois reçoit sur la *Rieuse* cinq officiers et les trente meilleurs matelots de Dunkerque, pour croiser devant Gravesend et protéger le passage en France du prince de Galles et de la reine d'Angleterre (3). Puis vient le jour où le roi lui-même, suivant le délicieux euphémisme du langage officiel, est « obligé de s'absenter, le prince d'Orange étant en estat de se rendre incessamment maistre de toute l'Angleterre ». L'enseigne de Vaux-Mimars monte une

(1) 18, 30 septembre, 3 octobre 1688. — *Ibid.*, B² 66 f. 160, 192; B³ 55 f. 141.

(2) 27, 29 octobre, 3, 12 novembre. — *Ibid.*, B² 66 f. 304; B³ 55 f. 163, 173, 184;

(3) 18, 20 décembre. — *Ibid.*, B² 66 f. 463; B³ 55 f. 199.

chaloupe et pique droit sur les Dunes. Doublet, qu'il a emmené, prend terre, et entre dans la première auberge qu'il rencontre, quêtant des nouvelles : on lui certifie que Jacques II est en fuite. La chaloupe revire aussitôt. En même temps qu'elle, une chaloupe anglaise atterrit à Ambleteuse. Un seigneur en descend, se met à l'eau, tête nue, et reçoit « à fourchet » sur les épaules un autre seigneur à qui chacun porte grand respect : c'est le roi Jacques qui se réfugie sur la terre de France. De Vaux-Mimars et Doublet s'avancent dans les brisants jusqu'aux cuisses, et l'enseigne français soutient une des mains du roi. Jacques II gagne une auberge, fait seller des chevaux de poste, et s'éloigne au grand galop (1).

Bien que la guerre n'ait été déclarée à la Hollande que le 26 novembre 1688, le Conseil du roi juge bonnes les prises faites sur les Hollandais dès le 17 septembre, et l'Amiral de France signe les premières commissions en course le 5 octobre 1688 : dix sont destinées à Dunkerque, et une onzième à un armateur de ce port qui arme un corsaire de trois cents tonneaux à Marseille, le *Cheval-Marin-Doré* ; le capitaine se nommait Pierre Bart, un cousin de Jean. Il fut le premier à prendre la mer sur la Méditerranée. Aux Antilles, les premiers coups de canon sont tirés par Pierre Delattre, qui naviguait en guerre et marchandises sur un vaisseau prêté par le roi, l'*A-droit*, avec la barque-longue l'*Effrontée*, capitaine Jean Castier (2).

(1) 4 janvier 1689. — *Ibid.*, C¹ 251 f. 32. — Bréard, *Journal de Doublet*, p. 122.

(2) Arch. Nat., *Marine*, C¹ 252 f. 11. — Arch. Dép. des Bouches-du-Rhône, *Amirauté*, III, f. 300.

La déclaration de guerre à l'Espagne suivit, le 15 avril 1689, et à l'Angleterre le 25 juin (1).

Patoulet organise son service de renseignements. Il envoie des navires légers à la découverte ; il installe au Gris-Nez et au Blanc-Nez deux guetteurs qui rédigent jusqu'à cinq rapports par jour pour signaler ce qu'ils découvrent ; ils surveillent notamment les capres ennemis qui se postent à l'abri du Gris-Nez, pour enlever les marchands faisant route le long de la côte (2). L'intendant utilise les correspondants des négociants de Dunkerque en pays ennemi. Le correspondant d'Omaer à Londres reçoit les rapports d'un Danois qui espionne pour le compte du gouvernement français (3). Le ministre repousse la proposition des juges de l'Amirauté d'ouvrir indistinctement toutes les correspondances de Dunkerque, afin de démasquer les espions que l'ennemi y entretient : il permet seulement de décacheter les lettres de ces espions une fois qu'on les a découverts. On suspectera le geôlier et un domestique du commandant de La Neuville ; on arrêtera les religionnaires qui passent en France, d'où ils adressent des informations à l'ennemi. On ordonnera au supérieur des Trinitaires de Dunkerque d'enfermer un trinitaire « de manière qu'il ne sorte plus du couvent » : celui-là avait porté au prince

(1) Arch. Nat., *Marine*, B² 68 f. 77, 125 ; C¹ 251 f. 37, 38.

(2) *Ibid.*, B² 77 f. 228, 116 f. 480, 692, 122, 220, 250.

(3) Son compte des 1^{er} février 1692 au 31 janvier 1694 est visé par l'intendant de Flandre. En voici le détail :

Frais de voyage au départ en Angleterre.....	120 liv.
Pension à 200 liv. par mois.....	4.800
Voyages extraordinaires dans les ports d'Angleterre....	360
Et ports de lettres.....	523
Total.....	5.803 liv.

Ibid., B² 66 f. 462, 86 f. 76, 396. — Bib. Nat., *Clairambault*. 886 f. 11.

d'Orange un mémoire pour ruiner Dunkerque et brûler les jetées (1). Quant aux correspondances trouvées sur les prises, particulièrement sur les paquebots, elles sont dépouillées à Versailles; les papiers provenant des vaisseaux de la Compagnie des Indes anglaises sont remis à la Compagnie française, pour qu'elle en tire tout le parti possible.

Enfin les interrogatoires des prisonniers amenés par les corsaires constituent, pour qui sait les diriger, une mine de renseignements précieux. Les juges de l'Amirauté manquent de méthode; le ministre leur envoie un formulaire détaillé et précis des questions à poser, avec la procédure à suivre (2).

III

JEAN BART ET FORBIN

Au reçu d'un ordre du 18 septembre, Jean Bart se tient prêt à commander un navire (3).

Lorsque Colbert avait fondé ses grandes compagnies coloniales, il s'était procuré les capitaux nécessaires en engageant certaines personnalités parmi les plus

(1) Arch. Nat., *Marine*, B² 69 f. 2, 6, 91 f. 96, 230, 109 f. 224, 447 f. 795. C¹ 254 f. 8, 19, 28.

(2) De quel pays viennent les prisonniers; quels armements s'y font, état, nombre, nom, rang, destination des vaisseaux qu'on y prépare; bâtiments marchands prêts à en sortir, leur destination, leur escorte, son nombre et sa force; bruits qui courent parmi le peuple et s'il paraît désirer la paix; si les matelots y servent de leur plein gré; les nouvelles qu'on y a des colonies, les vaisseaux de guerre des ennemis dans les leurs, leurs projets contre celles du roi; se préoccuper surtout des colonies anglaises et hollandaises. Interroger tous les officiers-mariniers séparément. Distraire les interrogatoires des procédures des prises, et les envoyer sans retard au ministre avec les lettres, papiers, journaux de route, cartes, etc... trouvés sur les prises. — *Ibid.*, C¹ 254 f. 22.

(3) *Ibid.*, B² 66 f. 160.

éminentes de la Cour, certains magistrats ou fonctionnaires, à souscrire des actions. Les fermiers-généraux n'avaient pu se soustraire à cette obligation. Nul placement n'était moins sûr, mais il fallait bien en passer par là. Le roi emploie le même système pour provoquer le zèle des armateurs en course. Il a exprimé son intention de faire lui-même la guerre « en corsaire », et il ordonne à Seignelay d'armer pour son compte personnel, « pour l'exemple (1) ».

Et l'exemple est suivi. MM. de Monségur et Rey, le comte d'Estrées, le comte de Grammont, la comtesse de Mailly, le chef d'escadre de Relingue, M. de Coué de Lusignan, le comte de Brionne, la marquise d'O, obtiennent des navires du roi ou des prises, pour les armer en course. Les conditions du roi ne changent guère : il prélève un tiers sur le produit des prises ; il permet de brûler ou de couler celles qu'on ne peut amener au port ; il défend de composer les équipages de matelots français, et n'y admet que des Flamands et des étrangers ; il prête ses écrivains qui sont payés par les armateurs ; les capitaines demandés par ces derniers sont désignés par le ministre. Le financier Samuel Bernard jouit d'un traitement de faveur : il est dispensé du paiement du cinquième ; une corvette du roi, la *Biche*, transporte à Danzig l'équipage d'une frégate qu'il y a fait construire ; on le laisse entrer ses frégates dans le bassin du roi pour les radouber ; l'intendant lui donne son concours pour lever les matelots dont il a besoin (2).

(1) *Ibid.*, B² 66 f. 167, 68 f. 11.

(2) *Ibid.*, B² 78 f. 719, 90 f. 598, 623, 97 f. 462, 98 f. 56, 244, 99 f. 167, 585, 758, 100 f. 25, 106 f. 227, 245, 107 f. 46, 180, 181, 216, 386, 433, 104 f. 385, 410, 113 f. 79, 114 f. 102, 115 f. 214, 108 f. 248, 284, 501, 521, 528, 116 f. 432, 480, 117 f. 565, 118 f. 199, B³ 55 f. 102, 93 f. 126.

Le maréchal d'Humières, M. d'Harcourt, M. de Pertuis et l'intendant Desmadris sont moins heureux ; ils demandent la *Sorcière*, la *Serpente* et la *Railleuse* : Seignelay les leur refuse, pour cette bonne raison qu'il se les est réservées : s'il obéit au roi en engageant des fonds dans la course, si son attitude au Conseil est d'une correction absolue puisqu'il s'abstient de voter chaque fois que le Conseil juge une prise où il est intéressé, il s'efforce cependant de ne pas perdre son argent (1). Il compte en premier lieu armer une frégate avec Louvois, et une autre avec Colbert de Croissy ; un peu plus tard, il se décidera à en armer deux de plus. Il désigne la *Serpente*, la *Sorcière*, la *Railleuse* et la *Tempête*. Pour être plus sûr de la bonne gestion de ses intérêts, il permet à Patoulet d'entrer dans ses armements pour un huitième ; l'intendant, apparemment tout au moins, considère cette autorisation comme une « grâce singulière ». Lorsque Seignelay lui demande les deux meilleurs capitaines corsaires de Dunkerque pour commander ses frégates : « Je ne connois personne qui soit plus capable de les monter que M. Bart et Albert », répond-il. Il ne se trompe guère (2).

Le roi veut commencer la guerre « par quelque coup d'importance, qui porte un préjudice considérable » au commerce hollandais. On va réunir sous le commandement du chef d'escadre de Beaujeu les

(1) Le 17 avril 1689, il se flatte dans les salons de gagner 20.000 pistoles pour sa part dans les quatre millions de prises faites à cette date sur les Hollandais. — Dangeau, *Journal*, 1686-1689. — Les réflexions d'Emile Mancel à ce propos ne sont nullement fondées. — E. Mancel, *l'Arsenal de la Marine...*, p. 104.

(2) Desmadris a le soin des intérêts de Louvois. — Guerre, *Arch. hist.*, 954 f. 81. — Arch. Nat., *Marine*, B² 66 f. 167, 221 ; B³ 55 f. 129 (septembre-octobre 1668).

quatre frégates de Seignelay, un vaisseau de trente canons appartenant à la compagnie qui fait le commerce de Cadix, la barque-longue l'*Effrontée*, et la flûte le *Profond*. Cette escadre enveloppera les pêcheurs hollandais sur les bancs de Yarmouth, et les coulera. « Rien n'est plus capable en ce moment d'abattre le courage des Hollandois et de faire crier les peuples. » Six lieutenants de vaisseau et trois capitaines de frégate sont appelés de Brest en même temps que le futur commandant de l'expédition. Mais déjà l'ennemi évente un projet trop classique pour n'être pas promptement deviné : il se met en mesure d'en rendre la réalisation impossible, et l'on doit y renoncer (20 octobre) (1).

Tandis que la *Serpente* échoit à Albert et la *Sorcière* à Selingue (2), Jean Bart est nommé sur la *Railleuse* (3), qu'il a demandée ; Patoulet désigne les officiers subalternes, et lui accorde son jeune frère Gaspard comme second lieutenant. De même qu'Albert, il a envoyé à Seignelay un mémoire de la croisière qu'il projette. A lui seul, l'intendant, sûr de sa probité, permet de couler ses prises en cas de danger (4). Comme il a une « envie extraordinaire de mettre en mer », il est le premier prêt. Il appareille

(1) Arch. Nat., *Marine*, B² 64 f. 202, 66 f. 280.

(2) Elles ont de 120 à 160 hommes d'équipage. La *Tempête*, destinée à Du Casse, n'est pas armée à Dunkerque. — *Ibid.* B² 66 f. 221 ; B³ 55 f. 143, 148, 151.

(3) De 150 tonneaux.

(4) « Nos armateurs m'ont demandé, et particulièrement M. Bart, si, ayant fait des prises, ils pourroient les couler à fond plutôt que de les laisser retomber entre les mains des ennemis, qui seroient plus forts qu'eux. J'ay répondu à ce dernier (dont je suis persuadé de sa probité) qu'il pourroit en user comme il l'estimeroit à propos, mais pour les autres je les ay remis, et leur ay fait entendre que je scaurois sur cela vos intentions. » — 9 novembre 1688, *ibid.*, B³ 55 f. 180.

seul le 25 octobre (1), pousse une pointe à l'entrée de la Meuse, rencontre une busse sous pavillon écossais, mais que son jeune frère reconnaît pour l'avoir vue souvent à Rotterdam; il la chasse jusqu'à la rade Saint-Jean, où elle se décide à amener. Le 28, Albert et Selingue sont prêts à leur tour, et tous trois sortent de compagnie. Le même jour ils prennent quatre flûtes de la Compagnie hollandaise des Indes qui se rendaient en Guinée et à Batavia, et sont conduites à Ambleteuse; le lendemain, Jean Bart prend encore une pinasse d'Amsterdam, qu'il mène à Mardick (2). Il repart aussitôt guetter le retour des navires de Moscovie entre le Dogger-Bank et le Texel, et en prend trois du 20 au 27 (3). Battu par les gros temps, assailli par les vents contraires, il tombe dans les eaux de quatre frégates hollandaises, dont deux le serrent de près tandis que les deux autres lui reprennent sa dernière prise. Il se tire de ce mauvais pas, croise au Nord en échappant à plusieurs gardes-côtes ennemis, et rentre lorsqu'il est à bout de vivres (4).

La tête pleine de projets, il profite de son séjour au port pour rédiger un « Mémoire pour la destruction du commerce hollandais dans les diverses mers du Nord, sans lequel l'État de Hollande ne peut subsister, » et l'envoie à Seignelay (janvier 1689).

(1) Sa commission est du 24. Elle ne fut enregistrée que le 6 novembre. — *Ibid.*, B³ 55 f. 179; C¹ 252 f. 42.

(2) *Rapport* de Gaspard Bart, 1^{er} novembre 1688. — *Ibid.*, C¹ 252 f. 28. — Arch. Nat., E 1845, arrêts de bonne prise du 30 novembre 1688.

(3) *Rapport* de Jean Bart, 13 novembre 1688. — *Ibid.*, *Marine*, C¹ 252 f. 57.

(4) L'une des frégates hollandaises qui le serre le plus près avait 32 canons. De la prise, il avait enlevé quatre caisses de peaux de castor et d'étoffes de soie qu'il garda à son bord. — *Rapport* de Jean Bart, 31 décembre 1688, *ibid.*, C¹ 252 f. 103, 111, 112. — Arch. Com. Dunk., 209, I, f. 27, 29.

Le ministre retourne le mémoire à Patoulet (2 février) pour savoir « s'il y a quelque chose à faire ». L'intendant, qui ne se presse pas, annote et conclut (9 mai) : « Vous ne pouvez entreprendre un armement en cours pour votre compte dont le succès soit plus certain. » Deux motifs arrêtent Seignelay : les quatre navires nécessaires sont destinés à l'armée navale, et la dépense excéderait ses ressources. Devant la rupture avec l'Angleterre, il songe à armer aux deux tiers la *Railleuse* et les *Jeux*, deux frégates actuellement en mer, une frégate espagnole de dix canons que Jean Bart vient d'enlever comme elle retournait de Guinée, et une petite frégate nouvellement sortie des chantiers de Dunkerque. Le combat du 22 mai empêche l'exécution de ce plan (1).

Au mois de février, en effet, après avoir envisagé la possibilité d'employer la *Railleuse* et la *Serpente* à favoriser le passage de Jacques II en Irlande (22 mars), on se convainc qu'elles ne peuvent être prêtes en temps utile, et on résout de les confier à Jean Bart pour porter des munitions et des hommes de Dunkerque et du Havre à Brest, puis chasser les capres hollandais « qui sont en grand nombre sur les costes de France », et de s'efforcer surtout d'en prendre un commandé par un fugitif de la Rochelle, nommé Petit. Il fallait seulement se méfier de six frégates anglaises croisant dans la Manche, et de six frégates hollandaises à hauteur de Plymouth. Comme il est possible de disposer de la frégate les *Jeux* avant la *Serpente*, on réserve cette dernière pour un service de gardes-côtes, on donne les *Jeux* à Jean Bart, et la *Railleuse* à For-

(1) Arch. Nat., *Marine*, B² 69 f. 60 ; B² 58 f. 52. — Vanderest cite la lettre de Patoulet du 9 mai, *Hist. de Jean Bart*, p. 59.

bin. Le premier reçoit pour lieutenant l'enseigne de Guermont, et le second l'enseigne de Vaux-Mimars, celui-là même qui avait aidé récemment à l'atterrissage de Jacques II sur la grève d'Ambleteuse (1).

Le chevalier de Forbin, que le ministre plaçait sous les ordres de Jean Bart, était l'un des six lieutenants de vaisseau appelés de Brest à Dunkerque lorsqu'on préparait cette expédition, qui n'eut pas lieu, contre la pêche des Hollandais. De six ans le cadet de Jean Bart, né à Gardanne, près de Marseille, le chevalier de Forbin était un provençal de race. Après un début de carrière orageux, il avait obtenu d'accompagner en 1685 l'ambassade de Louis XIV au roi de Siam ; il en revint paré du titre d'amiral du roi de Siam, sous le nom d'Opra Sac Disom Cram (2). Sitôt arrivé à Dunkerque, il armait un capre avec de Wulf et Lefebvre, la *Famille Royale*, de cent cinquante tonneaux, qu'ils confiaient au capitaine J.-B. Kiel. En relâche à Calais avec la *Railleuse* le jour où l'on y publie la déclaration de guerre à l'Espagne, il sort aussitôt pour s'emparer dans le Déroit de trois bâtiments ostendais qui passaient en vue. Comme il les entre à Dunkerque, Jean Bart y amenait cette frégate de dix canons enlevée devant Nieuport, que Seignelay veut un peu plus tard armer pour son compte personnel (3). Les deux capitaines trouvent au débarquer

(1) Les *Jeux* portaient 8 canons, la *Railleuse* 16 canons et 120 hommes. — Arch. Nat., *Marine*, B² 58 f. 17, 68 f. 31, 69 f. 69, 212 ; B⁴ 12 f. 8.

(2) Né le 6 août 1656. Cf. *Mémoires du Comte de Forbin*, éd. Michaud et Poujoulat, préface ; portrait en amiral siamois en tête de l'édition d'Amsterdam, 1748. — Arch. Nat., *Marine*, B² 64 f. 202, et B¹ pour son voyage à Siam.

(3) *Rapport* de Jean Bart, 25 avril 1689. — *Ibid.*, B³ 81 f. 256 ; C⁴ 252 f. 66, 180, 185.



LE COMTE DE FORBIN

*Amiral de Siam du nom d'Opra Sac Disom Gram,
Chef d'Escadre des Armées Navales de sa Majesté,
Chevalier de l'Ordre Militaire de Saint Louis*

l'ordre d'aller, tout en pourchassant les capres ennemis, charger au Havre seize canons de dix-huit et cinq de douze, destinés à l'armement du vaisseau le *Henry*, en construction à Dunkerque (1).

Au Havre, une flotte marchande leur demande l'escorte. Les flottes d'Angleterre et de Hollande réunies se tiennent à ce moment à l'île de Wight. Jean Bart met à la voile le 20 mai : le surlendemain, par le travers des Casquets, il rencontre deux vaisseaux anglais de quarante-huit et quarante-deux canons, qu'il est impossible d'éviter. Les combattre est le seul moyen qui s'offre de sauver la flotte marchande ; Jean Bart s'est promptement décidé : il abordera le plus puissant, Forbin soutiendra son action ; il renforce de monde trois des bâtiments marchands qui occuperont le plus faible des vaisseaux anglais jusqu'à ce que l'autre soit enlevé.

A pleines voiles, la frégate les *Jeux* arrive sur l'ennemi qu'elle s'est choisi, quand soudain le vent tombe, lui fait faire un faux abordage, et la laisse le beau-pré engagé dans les haubans de l'anglais. La *Railleuse* la seconde de son mieux à coups de mousquets et de grenades, mais les trois navires marchands manquent à leur devoir, et se sauvent : le vaisseau qu'ils devaient retenir accourt à l'aide de son camarade. Dès lors, l'inégalité de la partie ne laisse aucun doute sur son issue.

Cependant Bart et Forbin résistent avec la dernière énergie, quand, au fort de l'action, l'enseigne de Guermont se sauve dans une chaloupe avec une partie des équipages : c'étaient des pêcheurs enrôlés à défaut d'autres, et qui n'avaient jamais vu le feu. Malgré la

(1) *Ibid.*, B² 69 f. 212, 281 (23 mars, 15 avril).

défection des marchands, Jean Bart, mieux soutenu, aurait encore pu s'emparer de son adversaire. Après deux heures de lutte pied à pied, il est blessé, Forbin également ; ils ont cent quarante hommes hors de combat ; leurs frégates sont littéralement rasées de l'avant à l'arrière. Le moment vient où fatalement ils doivent se rendre ; mais ils ont sauvé la flotte marchande. Jusqu'à la dernière minute, Nicolas Bossion et Noël Roux, pilote en entretenu et pilote en second, combattent aux côtés de Jean Bart « avec un courage extraordinaire ». Il ne reste plus un officier debout à bord des vaisseaux anglais, qu'un contremaître, Robert Sinnok, ramène à Plymouth : Guillaume d'Orange le nommera capitaine de frégate (1).

Alors, les tribulations des prisonniers commencent. Forbin est dépouillé « nud comme la main » ; des matelots anglais troquent leur défroque contre la sienne : il ne gagne pas au change. Jean Bart doit à sa connaissance de la langue anglaise d'être mieux traité. A Plymouth, le gouverneur leur témoigne son estime en les invitant à dîner, et sa méfiance en refusant de les tenir prisonniers sur parole : il les enferme sous bonne garde dans un cabaret.

Dès qu'il apprend « l'accident » arrivé aux deux capitaines, Seignelay ordonne aux intendants du Havre et de Dunkerque de travailler à leur échange, surtout à celui de Bart, et d'arrêter tous ceux que l'on pourra des matelots qui s'enfuirent. Au moment où il signait ces dépêches (2), Jean Bart et Forbin avaient

(1) Arch. Nat., *Marine*, B² 69 f. 471 ; B³ 58 f. 87. — Faulconnier, *Descr. hist. de Dunk.*, II, 99. — *Mémoires de Forbin*, I, 511 et seq. Les consulter avec les plus grandes précautions. Ils sont rarement d'accord avec les rapports signés de Forbin lui-même, et qui se trouvent aux Archives de la Marine.

(2) 14 juin 1689. — Arch. Nat., *Marine*, B² 68 f. 119, 69 f. 506.

travaillé d'eux-mêmes, et avec succès, à leur libération.

Le hasard les a servis. On leur a laissé un de leurs chirurgiens pour panser leurs blessures, et deux mousses pour les servir. Et voici qu'un parent de Jean Bart — un des nombreux parents qu'il a de par le monde, — maître de barque d'Ostende, c'est-à-dire sujet d'Espagne et qu'on ne suspecte pas, a relâché à Plymouth (1). Ce maître leur procure une lime, qui a bientôt entamé l'un des barreaux de fer grillageant leur fenêtre. Les mousses, rôdant le long des quais, avisent une yole de Norvège dont le patron est ivre-mort. Ils préviennent les prisonniers, qui informent le maître ostendais par l'intermédiaire de leur chirurgien. La yole, débarrassée de son ivrogne, est garnie de provisions, d'une boussole, d'un compas et d'une carte marine. Le soir, le barreau de la fenêtre est complètement limé et enlevé; Bart et Forbin s'échappent. Ils abandonnent à regret leur co-détenu, l'enseigne de Vaux-Mimars : sa corpulence et un bras paralysé (2) lui rendent la fuite impossible; mais il aide à celle de ses capitaines en simulant à soi seul une conversation de plusieurs personnes, qui trompe la méfiance des gardiens. Les fugitifs, avec le chirurgien et les mousses (3), sautent dans la yole et sortent du port, hélés au passage : « Où va la chaloupe ? » A quoi Bart répond en anglais : « Pêcheur ! » Et ils passent heureusement.

Sans se reposer, sinon pour manger un morceau à

(1) En 1692, Forbin, revenant de croisière à Brest, l'y retrouve prisonnier. — *Mémoires de Forbin*, 1, 337.

(2) Bréard, *Journal de Doublet*, I, 337.

(3) « Un valet », écrit Patoulet. — 16 juin 1689, Arch. Nat., *Marine*, B³ 58 f. 87.

la hâte, Jean Bart, dont les avirons sont de grandeur inégale, rame « avec une vigueur infatigable » jusqu'à couvrir soixante-quatre lieues (1)! Le brouillard, alternant avec le beau temps, favorise cette évasion célèbre. La yole atterrit heureusement à six lieues de Saint-Malo.

Aux yeux de Jean Bart, l'affaire du 22 mai est un échec : tandis que Forbin prend hardiment la poste pour Versailles, lui, qui ne veut se présenter devant le roi que victorieux, se dirige sur Dunkerque, où il arrive la nuit du 15 au 16 juin : il est reçu avec des transports de joie ; les capres, « qui comptent beaucoup » sur lui, exultent. Vauban et Patoulet l'écrivent en même temps à Seignelay, le 16 (2) : le 22, ils adressent chacun au ministre une nouvelle lettre ; leur démarche, spontanée et simultanée, les honore.

« Je crois, Monseigneur, écrit l'intendant, devoir vous rendre compte qu'on a écrit que le Roy avoit accordé à M. le chevalier de Forbin une commission de capitaine (3). Cette nouvelle a donné à M. Baert beaucoup d'inquiétude. Vous estes persuadé qu'il a du courage, mais vous ne sçavez peut-estre pas qu'il a de la gloire, et qu'il est persuadé que personne ne mérite mieux que lui que vous pensiez à son avancement. Il ne s'explique peut-estre pas avec vous en homme qui puisse vous faire bien comprendre ses prétentions, et quel est le chagrin qu'il a de servir subalterne. Je prens la liberté de vous les expliquer par ce que je crains qu'il ne se dégouste du service,

(1) Forbin se contredit sur la durée du trajet : il écrit une première fois « deux jours et demi », et, huit lignes plus bas, « moins de quarante-huit heures ».

(2) Arch. Nat., *Marins*, B³ 59 f. 342.

(3) De vaisseau.

et qu'il ne s'en retire, d'autant plus que, depuis qu'il y est entré, il a incommodé ses affaires. »

La lettre de Vauban est fort belle ; elle est digne du grand honnête homme et du grand patriote qui l'écrivit : « Barte est icy attendant vos ordres sur sa destinée. Toute la ville de Dunkerque l'a couru et receu avec plaisir, et moy aussi, mais cela n'a pas empesché que je ne l'aye fort grondé de ne vous estre pas allé trouver comme M. de Fourbin. L'un a fait comme un François (Dieu veuille que ce ne soit pas en Provençal), et l'autre, bon Flamand, s'en est revenu chez luy. La vérité est qu'il m'a donné pour excuse que, ne sçachant pas bien parler françois et ayant esté battu, il n'a osé hazarder de se présenter devant le Roy en cet estat, mais que quand il aura bien pris sa revanche, que pour lors si on veut qu'il y aille, il ira. Voilà à peu près, Monseigneur, comme il faut les gens de guerre, et pleust à Dieu que vostre marine fust toute sur ce pied-là. Pour moy j'aime qu'un homme de guerre doive tout à son mérite et non à la faveur. On s'en rend ordinairement plus habile parce qu'on ne s'occupe que de luy, au lieu que ceux qui doivent leur avancement à la faveur d'autrui sont d'ordinaire dissipez par les soins de se faire des protecteurs qui prosnent et fassent valloir leurs actions, en quoy souvent les règles de la modestie ne sont guières modérées ; tels officiers sont rarement les meilleurs, mais souvent les plus heureux au très grand préjudice du maistre dont le service en patit infailliblement. Ne tombez pas dans le deffaut de ceux qui donnent lieu à un si meschant effet, et souvenez-vous que le plus grand service que vous puissiez rendre au Roy est de luy faire de bons officiers.

« Il ne tiendra qu'à vous que Barte ne soit tout à l'heure tout des meilleurs ; accordez-luy vostre protection au deffaut de sa mauvoise cour, et souvenez-vous encore s'il vous plaist sur cela quels hommes ont esté le vieux Tromp, Ruitier et Duquesne. Ils n'estoient pas de meilleure maison que luy, et il n'est pas impossible qu'il n'acquiert autant de capacité qu'eux, mais pour cela il a besoin d'aide (1). » Vauban prédisait juste.

Il n'y a jamais de fumée sans feu, dit le proverbe, et peut-être est-ce le cas de le répéter ici. Forbin insiste vraiment trop, dans ses Mémoires, sur toutes les obligations que lui eut Jean Bart en cette circonstance. Quoi qu'il en soit, le roi avait, le 19, promu capitaines de vaisseau les commandants des *Jeux* et de la *Railleuse*, et leur accordait en plus à chacun une gratification de douze cents livres. La lettre de Seignelay accompagnant l'envoi de la commission de Jean Bart était conçue dans les termes les plus flatteurs (2).

Peu après, le 26 juin, la générosité du roi s'étend à la veuve d'un canonnier entretenu, « d'une valeur et d'une sagesse extraordinaire », tué dans l'affaire ; elle reçoit mille livres. Quant aux marins qui s'étaient sauvés et que l'on avait pu arrêter, leur commandant a beau chercher à les innocenter en assurant qu'ils avaient quitté les frégates à la dernière extrémité : leur arrestation est maintenue (3).

Pendant l'été, Jean Bart se repose à Dunkerque. A l'automne, il demande l'autorisation de se marier, ce

(1) 22 juin 1689. — Arch. Nat., *Marine*, B² 58 f. 96, 59 f. 345.

(2) Arch. Nat., *Marine*, B² 68 f. 123, 69 f. 534.

(3) *Ibid.*, B² 69 f. 474 ; B³ 58 f. 91.

que le roi « trouve bon ». Le 13 octobre, il épouse en secondes noces Marie-Jacqueline Tugghe, fille d'un ancien procureur de l'Amirauté et échevin de Dunkerque, Ignace Tugghe, qu'avait enlevé la peste de 1666. Il descendait d'un Irlandais, Jean Tugghe, qui se maria à Nieuport en 1579, et hésita pendant un an avant de se décider à abandonner la bourgeoisie de Nieuport pour opter en faveur de la bourgeoisie de Dunkerque. Il devint échevin, lui aussi. Jean Bart s'alliait donc à l'une des grandes familles bourgeoises de la ville. Il avait trente-huit ans et sa femme vingt-six. Ardemment ambitieuse, l'esprit cultivé, intelligente, habile, elle fera sans cesse sentir à son mari l'aiguillon de la gloire ; elle sera le diplomate qui adoucira les heurts produits par la rudesse de son caractère. Lorsqu'il aura disparu, elle ne laissera pas oublier sa mémoire en haut lieu, chaque fois qu'il s'agira de l'avancement de ses fils.

Il semble qu'elle fut bien la compagne qu'il lui fallait (1).

IV

DEUX PETITES ESCADRES DE COURSE

En ce début de guerre, la situation des capres est difficile. Le vice-amiral anglais Killigrew est détaché devant le port et gêne leur sortie, mais ne tarde pas à rallier la flotte anglaise (2). Les capres ostendais,

(1) Elle était née le 1^{er} décembre 1663. Son père mourut le 12 août 1666. Sa mère s'appelait Catherine Sergeant. — *Ibid.*, B² 70 f. 206. — Arch. Com. Dunk, 340, V, 30 et *Etat-Civil*. — L. Lemaire, *la Peste de Dunkerque en 1666*, p. 33. — *Lettres orig.* à M. Henri Durin.

(2) Thomas Lediard, *Histoire navale d'Angleterre*, Lyon, 1751, 3 vol. in 4, III, 9. — Burchett, *Memoirs of transactions at sea during the*

qui ne sont cependant pas bien nombreux ni fortement armés, reprennent toutes les prises au moment où elles vont atteindre le port : dans les quinze premiers jours de juin 1689, trois frégates ennemies de dix-huit et trente-six canons en enlèvent vingt-huit. Les armateurs comme les matelots tendent à chercher fortune à Ostende, et l'on ne trouve plus d'argent à Dunkerque. Des prises pourrissent au port tant les liquidations tardent. Vauban voudrait cinq à six navires de vingt-cinq à cinquante canons pour protéger les corsaires. S'ils existaient, il mettrait personnellement mille pistoles dans un armement, et connaît trois de ses amis prêts à y engager vingt mille livres. Et il conclut dans une lettre à Seignelay : les choses ne peuvent aller plus mal, et le roi est mal servi.

Certes, le tableau est poussé au noir, mais le ministre tient compte de ce qu'il contient de vérité. Les Ostendais agissant beaucoup par surprise, il recommande à l'intendant de s'informer soigneusement de leurs armements, pour mettre en garde les frégates du roi et les capres. Il décide enfin l'armement d'une petite escadre pour les chasser (1).

D'Amblimont en reçoit le commandement, avec ordre de tenir la mer le plus possible. Il monte la flûte le *Profond*, de quarante canons, Selingue la *Serpente*, de vingt-six canons, Herpin la *Sorcière*, de vingt-six canons, de La Motte-Michel la *Trompeuse*, de douze canons. L'escadre appareille de la rade le 19 juillet ; le 27, à la pointe du jour et à quinze lieues Nord-Ouest du Texel, elle reconnaît trois vaisseaux hollan-

war with France (1688-1697), London, 1703, in-8, et Amsterdam, 1704, in-8, p. 30.

(1) Arch. Nat., *Marine*, B² 68 f. 208, 246, 69 f. 382, 70 f. 113, 167, 316, 340, 569; B³ 59 f. 342, 343; B⁴ 12 f. 9.

dais, une flûte et une galiote (1). La *Serpente* est détachée pour reconnaître leurs forces, puis, tandis que les Hollandais, après une chasse qui dure jusqu'à onze heures, carguent leurs voiles et attendent fièrement l'attaque, d'Amblimont range son escadre en bataille : la *Sorcière* à l'avant-garde, la *Serpente* à l'arrière-garde, le *Profond* et la *Trompeuse* au centre. Tous quatre très rapprochés afin de mieux se tenir en ligne, ils arrivent à pleines voiles. Selingue le premier accable de son feu l'arrière-garde ennemie, qui cherche à s'approcher de son commandant pour en tirer du secours : mais d'Amblimont lui donne une telle tablature que ce commandant a assez à faire de s'occuper de soi ; il a beau déborder après l'abordage du *Profond*, son capitaine est tué ; l'arrière-garde s'est lancée sous le vent à lui ; Selingue, qui ne la lâche pas, passe bord à bord du commandant et lui envoie par le travers de sa hanche toute la volée de ses canons et de sa mousqueterie, pour retourner ensuite à son premier ennemi et continuer son attaque. Après une dernière bordée du *Profond*, le feu prend à la poupe du commandant hollandais, qui coule à fond. Aussitôt, d'Amblimont tombe sur l'arrière-garde, ce qui permet à Selingue de voler au secours de la *Trompeuse* alors aux prises avec le vaisseau avant-garde hollandais. Herpin et de La Motte en profitent pour canonner la flûte jusqu'à ce qu'elle se rende ; seule, la galiote se sauve de la bagarre.

D'Amblimont a abordé l'arrière-garde : après trois quarts d'heure de combat, les Hollandais demandent

(1) 2 vaisseaux d'Amsterdam de 30 et 40 canons, un vaisseau de Flessingue de 18 canons et 6 pierriers, la flûte de 6 canons, la galiote de 4 canons.

quartier, quand le feu prend aux poudres, et le navire saute. En vingt endroits, il communique l'incendie au *Profond*, où l'eau entre par les écoutilles sautées et les sabords emportés. D'Amblimont est blessé; Albert, son lieutenant, l'est grièvement; son enseigne est tué; il a quatre-vingts hommes tués, brûlés, blessés. Il parvient à éteindre l'incendie comme Selingue arrivait lui porter secours, ce que voyant la *Serpente* retourne à l'avant-garde ennemie, et finit par la forcer à se rendre : on y trouve en quatre endroits des mèches allumées et disposées pour faire sauter le navire.

Le combat a duré une heure et demie. Les Hollandais s'étaient juré, sous peine de la vie, de ne pas s'abandonner; un ingénieur et plusieurs officiers français de la religion réformée combattaient dans leurs rangs et furent soupçonnés d'avoir mis le feu aux poudres, lorsqu'ils entendirent les Hollandais demander à se rendre. La fumée est encore intense, et le pavillon blanc des vaisseaux du roi permet tout juste de les distinguer. La mer est couverte de débris. La chaloupe du vaisseau coulé est surchargée de malheureux qui lèvent les mains au ciel en suppliant qu'on leur sauve la vie. Les Français sont inquiets du grand nombre de prisonniers qui les encombre et peut devenir un danger : la *Serpente* à elle seule en a soixante-seize, et elle s'est affaiblie de monde pour amariner les prises. Celles-ci sont tellement criblées de coups « que c'est une pitié de les voir ». Sauf le *Profond*, les navires de Dunkerque n'ont subi que des pertes insignifiantes; Selingue en est quitte pour deux contusions, au pied et à la main. « Il semble, dit-il, que le ciel ayt voulu faire des miracles à l'es-

gard de mon équipage, puisqu'il les a conservés au milieu du feu et des coups; cet endroit ne me surprend qu'à demy, parsque j'avois mis toute ma confiance en Jésus-Christ à quy j'avois promis de me sacrifier pour l'intérêt de la religion que nous possédons. »

Les vainqueurs se raccommoient de leur mieux, et prennent le chemin du retour; le lendemain ils enlèvent encore un dogre sur le Dogger-Bank. On les aperçoit dans les bancs de Dunkerque le 3 août avec leurs trois prises; ils les entrent au port le 4 : elles valaient environ deux cents mille livres, et venaient de Surinam et Curaçao, avec des soldats passagers.

En récompense de sa valeur, d'Amblimont reçoit une gratification de quatre mille livres (1).

Le dernier jour du mois, Selingue, Herpin et de La Motte passent du port dans la rade; à minuit, l'intendant les avise que le guetteur signale une barque-longue d'Ostende remorquant une prise. Un fâcheux changement de vent empêche Herpin et de La Motte de traverser les bancs avant que le jusant rende ce passage impraticable : ils n'appuient que vers sa fin l'action de Selingue qui, en dépit de la barque-longue ostendaise et de deux frégates de dix et vingt canons survenues entre temps, reprend la prise, un bâtiment de Dieppe retour d'Amérique avec un chargement de sucre et de campêche (2).

A l'automne, l'escadrille que l'on arme est destinée à Jean Bart, forte seulement de trois petits vais-

(1) *Rapport de l'écrivain du Profond*, d'Amblimont étant blessé; *Relation du combat par Selingue*. — Arch. Nat., *Marine*, B¹ 70 f. 49, 61, 68; B¹ 42 f. 101; C¹ 252 f. 253.

(2) Bibl. Musée Marine, *Reg. Rapports en Guerre*, f. 6.

seaux : l'*Alcyon*, de trente canons ; le *Capricieux*, sous Selingue ; l'*Opiniâtre*, sous Herpin. Ils sont en rade le 12 novembre : au signal d'appareiller, Jean Bart constate avec surprise que Selingue n'obéit pas. L'*Alcyon* et l'*Opiniâtre* gagnent seuls le large. Le 19 décembre, près du Dogger-Bank et à trente lieues au large par le travers du Texel, ils découvrent une flûte et une galiote sous pavillon danois ; s'apercevant qu'elles sont chargées de soldats, Jean Bart se lance à leur poursuite. Après avoir simplement esquissé une mise en défense, elles se laissent amariner sans résistance. Elles transportaient quatre compagnies de cent dix-huit hommes chacune, de Danemark en Ecosse, pour le compte de Guillaume d'Orange. Jean Bart, qui, dit-il, « veut les empêcher de grossir les rangs des ennemis du Roy », répartit les seize officiers prisonniers par moitié sur son bord et sur celui de Herpin. Quatre sont des protestants français (1).

Du 23 au 26, Jean Bart prend ou rançonne quatre dogres. Il essuie une tempête qui le sépare de la galiote danoise. Le 8 janvier 1690, il est de retour à Dunkerque, où le roi lui témoigne, par l'entremise du ministre, sa satisfaction de la prise des deux transports.

Selingue rentre trois semaines plus tard : il cherche à se disculper en expliquant que la marée l'empêcha de lever l'ancre en même temps que les deux autres vaisseaux ; qu'il l'avait signalé à son commandant ;

(1) Le roi promit leur grâce aux officiers qui se convertiraient. L'Amirauté jugea les autres suivant l'ordonnance de 1669. Les soldats religieux français passent tous en jugement. Les soldats étrangers sont remis au commandant de Dunkerque pour servir dans les troupes de terre. — Arch. Nat., *Marine*, B² 73 f. 23 ; C² 251 f. 75. — La nouvelle de cette double capture parvint à Londres au début de janvier. — Cal. St. Pap., *Domestic*, 1689-1690, p. 407.

que d'ailleurs ses principaux officiers n'avaient pas à ce moment rallié le bord, et qu'ils lui étaient indispensables pour naviguer dans le Nord. En mer, il s'efforça de retrouver l'*Alcyon*, prit quelques petits bâtiments, fut battu par la tempête, et finalement, après une discussion avec ses pilotes côtiers, échoua son vaisseau, qui se brisa et fut perdu. Il est bon officier : il s'en tire avec huit jours de prison, et ses pilotes avec un mois de la même peine (1). La tempête fut si violente qu'une vingtaine de bâtiments, jetés à la côte, naufragèrent entre Boulogne et Dunkerque ; tout l'équipage d'un vaisseau de guerre hollandais de quarante canons se noie ; vingt-deux navires de force y sont poussés, et l'un d'eux, le *Samuel et Henry*, use de son canon pour tenir les Français à distance (2).

(1) *Rapport* de Jean Bart et *Rapport* de Selingue, 10 et 30 janvier 1690, Bibl. Musée Marine, *Reg. Rapports en Guerre*, f. 36, 43. — Arch. Nat., *Marine*, B² 72 f. 41, 43, 45, 73 f. 36, 184, B³ 81 f. 256, C³ 253 30. — Arch. Com. Dunk., 209 1, 27.

(2) Cal. St. Pap., *Domestic*, 1689-1690, p. 413.

CHAPITRE VII

GUERRE DE LA LIGUE D'AUGSBOURG

(1690-1693)

I

BEVEZIERS

Des ordres urgents attendaient Jean Bart : en toute diligence, il met l'*Alcyon* en état de retourner à la mer (1).

Le roi prépare pour cette année 1690 un imposant effort.

Il ferme les ports du Ponant aux bâtiments de plus de soixante tonneaux, pour faciliter la levée des équipages de l'armée navale, sauf exception en faveur des capres dunkerquois montés d'étrangers. En mai, les maîtres de navires marchands sont tenus de rallier le port, à peine de désobéissance ; ils serviront sur les vaisseaux du roi, avec tous les déserteurs découverts à leur bord. En juin, des pilotes et des pêcheurs familiers avec les bancs de Flandre sont levés et expédiés au maréchal de Tourville. Des marchands anglais approvisionnent les magasins du port en plomb et en charbon de terre. Le commissaire Du Rosel dispose

(1) 6, 10 janvier 1690. — Arch. Nat., *Marine*, B² 73 f. 29, 34, 48.

à Dunkerque, Calais et Boulogne les hôpitaux et des maisons particulières pour recevoir les malades et blessés dont le chiffre est prévu à six mille. Le Magistrat de Dunkerque offre quatre cent quatre-vingt-dix couvertures et neuf cents paillasses (1). Des frégates fines de voiles quittent le port pour des destinations inconnues; c'est un sieur Alvarez avec la *Serpente*, c'est Panetié avec une petite frégate et une barquelongue de six canons, qui remplissent des missions « de la dernière importance », et sur lesquelles règne un secret absolu. Cependant la nouvelle de ces préparatifs filtre par Calais en Angleterre, où l'on est exactement fixé sur la force des armements de Dunkerque. Pour obtenir le plus de renseignements possible, Louis XIV, de son côté, autorise les capres à arrêter les bâtiments de Hambourg à destination d'Angleterre, de Hollande, ou d'un port de la domination d'Espagne; il leur promet une gratification de mille écus pour tout paquebot pris en service entre la Hollande et l'Angleterre (2).

D'Amblimont est chargé de mener à Brest les vaisseaux du roi armés à Dunkerque: ce sont le *Henry*, le *Sage*, le *Faucon*, le *Palmier*, l'*Alcyon* et l'*Opiniâtre*. Il range les côtes de France, et se gare heureusement des vaisseaux anglais et hollandais qui sillonnent la Manche, dont l'entrée seule est gardée par les douze de lord Russel et les vingt-cinq de lord Berkeley. Le six mars, le marquis d'Anfreville annonce l'arrivée à Brest de l'escadre de Dunkerque; avec celles du Havre, de Port-Louis et de Rochefort réunies

(1) *Ibid.*, B² 72 f. 4, 100, 131, 73 f. 159, 564, 74 f. 47, 85, 94; B⁴ 284; C¹ 251 f. 69, 254 f. 13 — Arch. Com. Dunk., 342, 1, 385-386.

(2) Arch. Nat., *Marine*, B² 73 f. 80, 166, 287, 356. — Cal. St. Pap., *Domestic*, 1689-1690. p. 422.

sous le commandement de d'Anfreville, soit une quarantaine de vaisseaux, elle sert à transporter environ six mille hommes de troupes en Irlande (17 mars). Cette flotte doit les débarquer à Kingsale et en ramener à peu près autant. D'Anfreville préfère aller à Cork. Il devait être de retour en avril : ce n'est qu'à la fin de ce mois qu'il peut quitter l'Irlande, encore les vents l'obligent-ils à s'éloigner de sa route. Le 28 avril, Doublet, monté sur la corvette la *Bayonnoise* et qui avait quitté l'Irlande le 24, annonçait son arrivée imminente (1).

A son retour à Brest, Jean Bart signe, le 29 avril, un *Mémoire* qu'il vient de rédiger « sur une entreprise à exécuter dans la rivière de Londres (2). » Chacun devait bien se douter que là était le cœur de l'Angleterre, et, en dernier ressort, l'objectif de l'armée navale. Mais Jean Bart avait un motif particulier pour adresser ses vues au nouveau ministre, Louis Phélypeaux, comte de Pontchartrain : il avait l'expérience personnelle de l'entreprise tentée par Ruiter en 1667, et dont le souvenir vivait encore dans sa mémoire en ses moindres détails.

Après avoir rappelé ce qu'elle fut et les conditions de son exécution, Jean Bart expose nettement ce qu'il croit possible. Qu'une flotte occupe avant l'ennemi les mouillages des Dunes et de l'embouchure de la Tamise : elle empêchera la jonction des Anglais et des

(1) *Instructions pour M. d'Amblimont*, 10 janvier 1690; *Instructions pour le s. marquis d'Anfreville, commandant l'escadre destinée pour le passage des troupes du Roy en Irlande*, 3 février 1690. — Arch. Nat., *Marine*, B² 72 f. 10, 33; B³ 61 f. 222; B³ 12 f. 197, 200. — *Instructions pour le passage des troupes en Irlande*, 3 février 1690, *Guerre*, Arch. hist., 961 (introduction), 963, n. 46, 49.

(2) Arch. Nat., *Marine*, B³ 62 f. 528. Voir aussi : *Instructions de Tourville*, *ibid.*, B² 72 f. 104.

Hollandais, et sera en position de frapper ensuite des coups suivant les avis reçus. Par exemple les quinze galères de l'Océan, soutenues de brûlots, de galiotes à bombes et de barques-longues, pourraient attaquer le fort de Sheerness et bloquer les vaisseaux de Chatam, puis envoyer un détachement jusqu'à hauteur de Gravesend, voire de Sainte-Catherine et de la Tour de Londres. Le rivage est là bordé de magasins et de chantiers de construction ; c'est un amoncellement de brai, de goudron, de chanvre, de cordages, de bois, c'est-à-dire de combustibles qui ne demandent qu'à flamber, sans compter les carcasses démolies dont le bois est imprégné de goudron, sans compter des milliers de maisons confusément entassées. Des grenades, des pots à main, y détermineraient cinq cents foyers d'incendie pendant que l'artillerie et l'escopetterie des galères éloigneraient les défenseurs. Quelques officiers peu nombreux, mais décidés à agir vigoureusement, réussiraient certainement. « Sy au bruit et au succès de quelque chose de semblable les amys du roy Jacques ne prenoient pas occasion d'agir ou au moins ne donnoient pas des advis du dedans, ils seroient bien léthargiques. »

Si cette entreprise semble trop importante, il est aisé — et Jean Bart ne tardera pas à le prouver, — d'inquiéter fortement l'ennemi sur ses côtes. Les malcontents s'enhardiront. Ces affronts, ces murmures ne manqueront pas de « désenyvrer cette nation de leur force, et du grand génie de leur nouveau maître, et les désabuzant des visions dont on les remplit toujours et à la faveur desquels on vuyde leurs bourses ». Au lieu de songer à insulter nos côtes, ils s'apercevront que les leurs sont bien plus à découvert, et cela leur

remettra en mémoire « le souvenir de la tranquillité dont ils jouissoient sous leurs Roys légitimes ».

Pendant ce temps, les Hollandais hésiteraient à se rassembler, n'osant dégarnir la Meuse pour se concentrer au Texel, ni abandonner le Texel, et par suite Amsterdam, pour se réunir devant la Meuse. Peut-être enverraient-ils quelques vaisseaux rallier les forces dont les Anglais disposeraient à l'Ouest de l'Angleterre; il est plus probable qu'ils craindraient de délaisser leurs côtes. « Ce seroit dans cette conjoncture qu'on pourroit utilement les muguetter par des offres de rétablissement de commerce, quy (est) leur premier et leur plus grand appast. »

Il serait encore possible de profiter de la circonstance pour s'emparer d'un port en Ecosse, avec l'aide des partisans de Jacques II.

« Voilà, concluait Jean Bart, grossièrement et vaguement les avantages que l'on croit qui suivroient si on s'estoit une fois mis en estat de les primer et disjoindre, comme nous le pouvions l'année passée, et comme nous l'avons pu et pouvons peut-estre encore celle-cy, ayant toujours eu l'avantage d'estre plus tost et mieux armés qu'eux. »

L'ensemble de ce plan est net, logiquement déduit, et parfaitement réalisable. Au surplus, il ne manque pas d'envergure, et dénote à la fois la hardiesse et la maturité d'esprit de son auteur.

Lorsque l'armée navale quitte Brest le 23 juin, l'*Alcyon*, monté de trente-six canons et trois cents hommes, figure à l'ordre de marche dans la deuxième division, commandant Panetié, de l'escadre d'avant-garde blanche et bleue du vice-amiral d'Estrées. Il est un des vaisseaux hors ligne constamment envoyés

à la découverte. Le 1^{er} juillet au soir, il est détaché avec le *Marquis* et la *Fidèle*, vers l'île de Wight; ils ont défense de s'engager. Le 3, Bart et Forbin, qui se sont le plus approchés de la rade de Sainte-Hélène, rapportent n'y avoir compté que cinquante-cinq vaisseaux de guerre et brûlots. Le 4, à dix heures du soir, Bart annonce qu'il les a vus quitter la rade à la pointe du jour; il a compté soixante voiles dont quarante-cinq de guerre; vers huit heures et demie, vingt-sept dogres et caïches avec deux vaisseaux de guerre hollandais de soixante-dix et soixante canons, et un anglais de cinquante, les ont joints et ont mouillé; leur contre-amiral s'est détaché pour le reconnaître, et a mis en travers pour lui tirer un coup de canon à boulet; Bart riposte, et l'attire jusqu'à plus d'une lieue de son armée, où le contre-amiral cesse de le suivre, et mouille. Le 5 au soir, Bart, qui a observé l'ennemi de très près, annonce l'arrivée de onze nouveaux vaisseaux hollandais, mais la flotte de Zélande n'a pas encore joint. Il a compté vingt-sept vaisseaux de guerre hollandais et trente-et-un anglais, en tout quatre-vingts voiles carrées. Le 8, lorsqu'il revient de garde, il a laissé à dix lieues au vent de l'armée navale quatre-vingt-quatre voiles carrées des ennemis, dont environ soixante-cinq vaisseaux de guerre. Enfin, le 10, le jour de la bataille de Béveziers, l'*Alcyon* figure encore parmi les vaisseaux hors ligne, sur l'ordre de marche et de bataille. Il prend sa part dans la gigantesque lutte navale de ce jour. Après quoi, il convoie six flûtes sorties de Brest avec l'armée, et chargées de cent quarante canons pour l'*Assuré*, le *Tigre* et les *Jeux*, en armement à Dunkerque. Le 14, il est signalé devant Calais; il arrive à bon port, à temps

pour assister, le 18, au *Te Deum* que l'on chante en l'église Saint-Eloi, à l'occasion de la magnifique victoire de Tourville (1).

Les grandes actions navales n'ont favorisé ni le commerce, ni la course. Les corsaires ennemis ont la supériorité du nombre; les marchands se garantissent à grand'peine de leurs insultes, et les capres eux-mêmes réclament protection. « La plupart de ceux qui se mesloient de caprerie estoient bien dégoûtez, et songeoient aux moyens de pouvoir retirer leurs effects. »

Le *Tigre* et les *Jeux*, sous les chevaliers de Vieuxpont et d'Héricourt, étaient destinés primitivement (12 juillet) à renforcer l'escadre de Forant dans la Manche de Bristol. Mais Pontchartrain inaugure l'ère des contre-ordres; il décide de les joindre à l'*Alcyon*, au *Sérieux*, au *Maure*, au *Comte*, à la *Fidèle* et au *Cheval-Marin*, pour constituer une escadre sous le comte de Relingue. Les uns viennent de Brest, les autres de Dunkerque, et le rendez-vous est au Havre. De là, le ministre compte leur faire exécuter un plan de campagne assez compliqué contre les pêcheries de Yarmouth et les flottes des Indes. Mais la saison est trop avancée; le comte de Relingue craint de se heurter, dans le Pas-de-Calais, à des forces par trop supérieures. Les vaisseaux de Dunkerque ne l'ont pas rejoint; après plusieurs contre-ordres, il y va désarmer au début de septembre ceux qu'il avait menés de Brest au Havre. Un heureux succès réveillait la caprerie: quatre corsaires rentrent avec dix heus anglais

(1) *Journal de Vauvray*, Arch. Nat., *Marine*, B¹ 12 f. 344-370; et B² 74 f. 28, 103. — Delarbre, *Tourville et la Marine de son temps*, Paris, 1889, in-8, pp. 168 et seq. — *Mémoires de Tourville*, Amsterdam, 1758, 3 vol. in-12, III, 103.

valant plus de quatre cent mille livres; à leur vue, le convoi « s'est sauvé à force de rames ». Il portait cependant vingt-quatre canons (1).

Jean Bart n'a pas désarmé l'*Alcyon*; le 1^{er} août, il reçoit l'ordre de se rendre à Hambourg, et d'en ramener un sieur Mazen et deux bâtiments chargés de cuivre en rosette, de poudre, d'armes et de munitions.

Il met à la voile le 6 août; Jean de Brauwer, avec la barque-longue le *Comte de Tourville*, devait le suivre, mais le perd à la sortie des bancs. En passant au Dogger-Bank, il rançonne un anglais et un hollandais; apprenant que les bâtiments qu'il vient chercher ne sont pas prêts, il installe sa croisière dans les parages d'Héligoland, et, en huit jours de temps, rançonne pour 131.250 livres dix baleiniers de Hambourg qui rentraient de leur pêche. Il débarque ses otages à Dunkerque le 17 septembre, repart le 20, rançonne dans la baie de Rye cinq pêcheurs anglais pour 140 livres sterling, aborde à la rame, le 9 octobre, un navire marchand qu'il prend, et relâche encore une fois à Dunkerque (2).

Depuis quelque temps, il a sollicité du ministre la formation d'une petite escadre, comprenant l'*Alcyon*, le *Tigre*, les *Jeux*, et un vaisseau de cinquante canons, le *Maure*, qu'après l'avoir vu il délaisse pour le *Moderé*, plus propre à la navigation dans le Nord (3).

(1) Arch. Nat., *Marine*, B² 72 f. 140, 161-176, 73 f. 433, 74 f. 189, 364; B³ 60 f. 11, 61 f. 231. — Guerre, *Arch. hist.*, 951 f. 64, 81.

(2) *Rapports* de Jean Bart, 7 septembre et 8 novembre 1690, *Rapport* de Jean de Brauwer, 16 août 1690, Bibl. Musée de la Marine, *Reg. Rapports en Guerre*, f. 90, 101, 133. — Arch. Nat., *Marine*, B² 60 f. 25; B¹ 12 f. 472-476; C¹ 253 f. 167. — Arch. Com. Dunk., 209, I, 67.

(3) « Par un gros temps je me tirerai mieux d'affaire qu'avec le *More*. » — 25 septembre 1690, Arch. Nat., *Marine*, B¹ 284. — Jal, *Dict. critique*, p. 121.

« Je vous demande pour ce voyage ces quatre vaisseaux, écrit-il, parce que les mesmes vents qui feront descendre la rivière à la personne que je dois prendre sous mon escorte pourront faire venir à Hambourg la flotte de la mer Baltique et de Moscovie que j'espère de prendre, et je seray encore en estat de mettre ladite personne en seureté icy (1), et ensuite m'en retourner sur la flotte de Moscovie de Hollande (2), qui doit arriver vers le 15 du mois de novembre prochain, sans entrer dans cette rade. »

Le roi approuve le projet (3). Le *Modéré* n'étant pas prêt, Jean Bart met à la voile sans lui; il commande toujours l'*Alcyon*, les chevaliers de Vieuxpont, le *Tigre*, et de Ricous les *Jeux*. Il n'est de retour que le 30 décembre, ayant, il est vrai, rempli le principal objet de sa mission; mais les gros temps l'ont retardé; il n'a pu songer à attaquer les flottes de Moscovie: ses vaisseaux ont beaucoup souffert, et perdu câbles et ancres. Il faut les désarmer et leur donner un radoub (4).

II

L'EXPÉDITION DE NEWCASTLE ET LA CAMPAGNE DE 1691

Dunkerque joue désormais pleinement le rôle que lui assigna jadis Colbert. Le marquis de Bouf-

(1) La lettre est écrite le 25 septembre en rade de Dunkerque.

(2) La flotte hollandaise venant de Moscovie.

(3) Ponchartrain fait même offrir à Jean Bart un vingtième dans l'armement. Ce n'est pas, comme Jal l'a cru à tort, un vingtième des bénéfices, mais bien une action d'un vingtième. C'est pourquoi Jean Bart répond qu'il veut bien prendre ce vingtième, et ajoute: « Mais, Monseigneur, comme j'ay peu de bien, ayez agréable de me promettre quelque gratification sur le provenu des rançons. » — Jal, *ibid.*

(4) 7 janvier 1691. — Arch. Nat., *Marine*, B³ 77 f. 24, 36, 74 f. 370, 378 et 2^e partie, f. 150; B³ 60 f. 31, 43.

flers, qui note « le décry horrible où sont les espagnols parmi les peuples de Flandres », compte s'y appuyer solidement pour assiéger Nieuport et Ostende, et en tirer l'artillerie et les munitions nécessaires. Du côté de la mer, le fort de Bonne-Espérance, gardé par 283 marins et soldats, montre les bouches de vingt-deux grosses pièces ; le fort Vert en a vingt-quatre, servies par 277 hommes, et le Risban quatre mortiers et 41 hommes. Dix-huit chaloupes sont prêtes à défendre la rade au premier signal, montées par 560 hommes que commandent des enseignes de vaisseau ou des lieutenants de frégate. Tandis que le nombre des capres augmente de jour en jour, le roi, en janvier 1691, ordonne l'armement de sept vaisseaux, trois frégates légères, une flûte et six barques-longues; le port est fermé, sauf, comme d'habitude, aux capres équipés de matelots étrangers. Le projet du roi est de faire sortir ces navires au printemps, et de les envoyer à Brest grossir l'armée navale (1).

Chaque parti est fort bien renseigné sur les opérations de l'autre : deux hommes qui doivent passer de Dunkerque en Angleterre ne sont pas encore partis, que le viconte Sydney a pris ses mesures pour saisir au débarquer leurs personnes et leurs papiers (2). Une chaloupe de Dunkerque est mise à la disposition du duc d'Aumont : constamment à la découverte sur les côtes d'Angleterre, elle surprend les mouvements

(1) Jean Bart est affecté successivement à l'*Ecueil* et à l'*Entendu*. — Arch. Nat., *Marine*, B² 76 f. 94, 77 f. 91, 106, 160, 404; B¹ 13 f. 10, 11. — Bib. Nat., *Clairambault*, 877 f. 268. — Guerre, *Arch. hist.*, 1046, introduction et n^{os} 7, 40, 61, 63, 64, 67, 83.

(2) Le viconte Sydney au maire de Harwich et au comte de Nottingham, 10 février 1691. — Cal. St. Pap., *Domestic*, 1690-1691, p. 252.

de l'ennemi. Au début de février, on rompt les glaces qui barrent l'entrée du port, pour permettre la sortie du *Tigre* : le chevalier de Vieuxpont va croiser sur la route des paquebots d'Angleterre et de Hollande, « pour tâcher d'en prendre et avoir des nouvelles certaines des affaires de l'ennemi », quoique bien souvent les commandants des paquebots jettent les malles à la mer lorsqu'ils se voient sur le point d'être pris. Le *Tigre* réussit à en ramener un (1).

Les Anglais, connaissant parfaitement le plan du roi, s'emploient à le contrecarrer. Ils forment le projet de brûler Dunkerque; ils y renoncent en présence des difficultés de l'entreprise. L'escadre du Nord pouvant prendre la mer à la maline du début de mars, ils tiennent dès la seconde quinzaine de février une frégate de garde entre Dunkerque et Gravelines (2) pour savoir exactement le nombre et la force des vaisseaux français. L'amiral hollandais Almonde assure la surveillance entre Dunkerque et Nieuport, au moyen de la frégate du commandeur Hendrick Van Toll. Dans les premiers jours de mars, l'amiral Russell envoie aux Dunes, pour surveiller Dunkerque, une escadre de onze vaisseaux et deux brûlots (3). Sir Ralph Delaval est désigné pour les commander : s'il ne peut détruire les navires français quand ils seront à la rade, il faut que tout au moins il intercepte les issues du port. Mais il ne peut quitter les Dunes

(1) Vendu 7.959 liv. 7 s. 9 d. — Arch. Nat., *Marine*, B² 77 f. 127, 193, 201, 78 f. 815 et *passim*; B³ 81 f. 256.

(2) En juin, ce sera le *Monk*, capitaine William Bokenham. De Jonghe a lu par erreur « Buckingham » —. Cal. St. Pap., *Domestic*, 1690-1691, pp. 412, 420, 421.

(3) Le *Berwick*, l'*Exeter*, l'*Essex*, le *Captain*, l'*Edgar*, le *Swiftsure*, le *Grafton*, le *Suffolk*, le *Monmouth*, le *Dreadnought*, le *Plymouth*. Brûlots : le *Dolphin*, le *Speedwell*.

avant d'être renforcé par les Hollandais. Ce sont seize bâtiments de guerre que Guillaume d'Orange a fait armer, huit vaisseaux spécialement destinés à la garde des passes de la rade, et huit frégates légères qui s'opposeront à la sortie des capres (1). Les Hollandais ne se pressent pas.

Combien de plaintes ne suggère pas la lenteur de ces alliés ! Ils n'ont pu disposer « d'un seul malheureux vaisseau » de tout l'hiver, et les Anglais ont dû assurer l'ensemble du service avec leurs seules ressources. En ce moment, il leur faut intercepter les vaisseaux de contrebande des villes hanséatiques pour les ports de France, et la flotte marchande de Bordeaux destinée à Dunkerque. Une forte escadre est nécessaire pour bloquer ce port, une autre pour garantir la sécurité de la flotte des Canaries, et un fort convoi pour protéger les marchands qui vont en Irlande. Et le passage du roi Guillaume sur le continent vient encore compliquer la situation et déranger les combinaisons des lords de l'Amirauté. Il est à peine besoin de l'aveu du secrétaire de l'Amirauté, pour se persuader que l'escadre qu'il faut entretenir devant Dunkerque gêne étrangement les manœuvres des flottes anglaises et hollandaises. Enfin une vingtaine de vaisseaux de guerre hollandais joignent aux Dunes ceux de l'amiral Russell, libre alors de détacher sir Ralph Delaval et son escadre devant Dunkerque (2). Les vaisseaux anglais et hol-

(1)	5	vaisseaux	de	50-52	canons	et	210-220	hommes.
	3	—		40-42	—		130-210	—
	3	—		34-36	—		124-150	—
	4	—		20-28	—		80-88	—
	1	—		8	—		60	—

(2) *Lettres* du marquis de Carmarthen au roi ; du vicomte Sydney au comte de Nottingham ; des lords de l'Amirauté à lord Sydney ; de l'a-

landais ne quittent plus le mouillage des passes de Gravelines et de Nieuport, qu'ils gardent exactement (1).

Au début de mai, il est devenu évident que les vaisseaux armés à Dunkerque ne pourront joindre l'armée navale à Brest : le roi décide qu'ils navigueront dans le Nord. Patoulet et Jean Bart, qui « connoit parfaitement cette navigation », et dont le roi sait « la capacité et la bonne volonté », sont chargés d'examiner un mémoire que Pontchartrain leur envoie sur l'emploi de ces vaisseaux, et cela dans le plus grand secret. L'intendant interroge séparément quelques-uns des capitaines corsaires.

Les observations de Jean Bart ont le développement d'un plan, et ce plan il l'a conçu et mûri depuis longtemps. Pontchartrain a le bon esprit de lui laisser carte blanche : « Quoy que le sieur Baert ayt une parfaite connoissance de tout ce qui peut estre exécuté dans l'estendue des costes où il doit croiser, je ne laisse pas de vous envoyer une instruction pour luy, luy laissant cependant la liberté d'agir comme il l'estime convenir au service de Sa Majesté. » Et les espérances de succès s'enflent à l'arrivée au port de dix-sept navires anglais et de leur vaisseau d'escorte, sous la conduite de six capres ; ils en avaient pris vingt-sept : les vaisseaux de blocus leur en reprennent dix (2).

miral Russel au comte de Nottingham ; *Instructions* de l'amiral Russel à sir Ralph Delaval, amiral de l'escadre bleue de la flotte à Blackstake. — Février-mars 1691, Cal. St. Pap., *Domestic*, 1690-1691, pp. 251, 252, 282, 288, 228, 300, 301, 313. — Lediard, *Hist. navale d'Angleterre*, III, 60, note. — Burchett, *Memoirs of transactions...* pp. 95, 96, 99, 101, 102. — De Jonghe, *Geschiedenis van het Nederlandsche zeewezen*, 4, I, 283, 284, 559, p. j. X.

(1) *Mémoire sur l'état présent des affaires des ports du Ponant*, 8 avril 1691. — Arch. Nat., *Marine*, B² 78 f. 657, 690 ; B¹ 13 f. 77.

(2) *Ibid.*, B² 78 f. 711, 899. — Faulconnier, *Descr. hist. de Dunk.*, II, 100.

Les bâtiments du roi sont répartis en deux escadres : l'une pour Jean Bart, l'autre pour de Méricourt. Bart prendra le large le premier : sûr d'avoir à passer sur les bancs, il laisse à de Méricourt les gros vaisseaux, et garde pour soi les plus légers. Pontchartrain lui recommande la prudence : surtout, qu'il ne se commette pas avec des forces inégales ! Et, l'escadre prête (1), il encourage Jean Bart : le roi aura soin de ses intérêts ; lui-même sera « aise en son particulier de lui procurer des grâces sur les prises qu'il fera ».

Cependant, on atteint la fin du mois de juin, et les vaisseaux ennemis gardent toujours la rade : quatorze ou quinze à la passe de l'Ouest, une dizaine à la passe du Nord, et quatre ou cinq à la passe de l'Est.

Pontchartrain commence à s'impatienter. Il promet plus que jamais des « grâces » du roi. Il attend anxieusement la maline du 10 juillet, dont l'escadre doit profiter pour s'évader. Ce jour même, il reçoit une lettre datée du 6, où Bart se plaint de la qualité

(1) Composition au 27 juin :

L'*Alcyon*, commandant : Jean Bart ; officiers : d'Aulnay d'Iliers, Dans, chevalier de Vesins.

Le *Comte*, commandant : Forbin ; officiers : de Tersac-Saujon, baron Dacy, de l'Aube, de Montrozier.

L'*Hercule*, commandant : Languillet ; officiers : Drouart, Descognées de Marsac.

Les *Jeux*, commandant : de Monséjour ; officiers : XX.

Le *Tigre*, commandant : de Maissonette ; officiers : d'Espinville, Jamain.

L'*Aurore*, commandant chevalier de Montault ; officiers : Godemart, de Bercy.

La *Sorcière*, Brûlot, commandant : Rey.

Jan Dans, capitaine de brûlot, est un catholique « bon sujet qui a fait plusieurs bonnes actions » et vient de quitter le service de la Hollande. Bart l'a réclamé pour servir à son bord. — Arch. Nat., *Marine*, B² 76 f. 191, 78 f. 711, 844, 1018, 1053. — Bib. Nat., *Clairambault*, 877 f. 75.

de ses équipages et insiste sur les difficultés qu'il rencontre. Ponchartrain saura bientôt par l'intendant que Bart a fait « beaucoup de difficultés et d'algardes... On a assez de peine à satisfaire (si je l'ose dire) à toutes les fantaisies des officiers de guerre, qui ne sont presque jamais contents ».

Cette fois, le ministre se fâche. Il écrit vertement à Bart et à Patoulet. S'ils lui avaient annoncé ces difficultés au lieu de le leurrer des plus belles espérances, il n'aurait pas engagé le roi dans la dépense d'un armement pareil ; qu'arrivera-t-il, si cet argent est en pure perte ? « Dans l'estat où sont les choses », il préfère ne donner aucun ordre. Si la sortie est trop périlleuse, si les équipages ne valent rien, Bart n'a « qu'à rester en attendant une occasion plus favorable ». Et il couronne sa mercuriale en réclamant un plan de la rade avec l'indication des sondages en pleine mer (1).

A l'arrivée de ce courrier, Jean Bart, la nuit du 13 au 14 juillet, a passé son escadre du port dans la rade. « Je crois, écrit Patoulet, qu'il a deviné que dix des vaisseaux ennemis qui occupoient le Nord de cette rade se retireroient ; ils sont partis hier à trois heures après midi (2). » Malheureusement, un calme suivi de vents contraires l'immobilise. Les dix vaisseaux reviennent à leur poste, renforcés de cinq autres : il en a donc trente-neuf en face de lui, dix-huit à la passe Ouest, seize à la passe Est, cinq à la passe Nord. Néanmoins il reste en rade, sous la protection du canon des forts, sans que l'ennemi l'ose attaquer.

(1) Arch. Nat., *Marine*, B² 78 f. 899, 1037, 1053, 79 f. 14, 43, 46, 105 ; B¹ 13 f. 511.

(2) 14 juillet. — *Ibid.*, B¹ 13 f. 511.

Cette situation nouvelle inspire à Pontchartrain un nouveau plan : puisque l'ennemi ne l'attaque pas, Bart demeurera en rade jusqu'à ce que Méricourt soit en état de l'y rejoindre; après quoi, avec leurs douze vaisseaux et frégates, et le brûlot, ils attaqueront les trente-neuf vaisseaux de soixante à quatre-vingts canons qui les gardent, ou passeront comme ils pourront, suivant les circonstances ! L'ordre en est signé le 24 juillet : dans la nuit du 25 au 26, Jean Bart, profitant d'un vent de Sud-Est, « a si bien manœuvré qu'il a passé avec toute l'escadre sans que les ennemis l'aient aperçu (1). »

De Méricourt n'a pas cette chance. Une trentaine de vaisseaux ne cessent de le guetter. S'ils s'écartent, Pontchartrain, dès qu'il l'apprend, ordonne la sortie « trois par trois » ; quand son ordre arrive à Dunkerque, les ennemis sont revenus, et il envoie le contre-ordre.... et ainsi de suite jusqu'en octobre. Au mois de septembre, il a fallu détacher les corvettes contre de petits corsaires ennemis de six à huit canons, pour en nettoyer la côte de Boulogne, où l'on commençait à pêcher le hareng. L'escadre étant entrée en rade, on dispose (17 octobre) cinq capres et une barque-longue du roi (2) pour la protéger contre les

(1) *Relation de la navigation de M. le chevalier de Forbin*, du 26 novembre 1691. — Arch. Nat., *Marine*, B¹ 43 f. 501, et *ibid.*, B² 79 f. 124, 126.

(2) *La Royale*, capitaine : Gaspart Bart, 60 hommes, 8 canons.

Le Mercure, capitaine : Jean Janssen, 80 hommes, 24 canons.

Le Duc de Chartres, capitaine : Jean Blanckeman, 24 hommes, 6 canons.

Le Dogre (le nom manque), capitaine : Ferdinand d'Arenberg [van Danenbergh], 30 hommes, 8 canons.

La Maris Stella, capitaine : André Bart, 150 hommes, 30 canons, 280 lx.

Une barque-longue du roi, du Havre, 20 hommes, 2 canons. — Arch. Nat., *Marine*, B³ 63 f. 52.

brûlots ennemis. Le lendemain, un conseil des capitaines (1) préconise la sortie individuelle au premier bon vent d'Est. Et cette sortie désirée a lieu enfin dans les premiers jours de novembre : chassés par le mauvais temps, les vaisseaux du blocus avaient déguerpi. Trente navires marchands prennent la mer par la même occasion (2).

Deux semaines plus tard, Jean Bart reparaisait, ayant brillamment accompli la campagne que depuis longtemps il méditait.



Sa popularité parmi les capres, la confiance qu'il leur inspire en ont décidé neuf à suivre sa fortune (3). Le boute-feu à la main, les uns ont passé sur les bancs en même temps que lui, pendant que les autres l'attendaient devant Ostende. Trois de plus le joindront au large : ils seront alors douze. Les vaisseaux de blocus ont eu vent que l'oiseau s'envolait du nid : ils ont allumé des feux, et tiré des coups de canon au hasard, sans atteindre personne. Une vingtaine coupent leurs câbles et se lancent à la poursuite de l'escadre : lorsque le jour se lève, elle est à neuf

(1) De Méricourt, Blénac, de Rions, chev. Delangie, chev. de Rhodes d'Evry. — *Procès-verbal du Conseil*, 18 octobre 1691: — *Ibid.*, B³ 63 f. 54.

(2) *Ibid.*, B² 79 f. 195, 214, 524; B³ 63 f. 36, 61-66.

(3) Gaspard Bart. Ferdinand van Danenbergh sur le *Saint-Joseph*. Cornil Saus, J.-B. Berlemont, Jean Glasson, Charles Jacobsen, Michel Kerlinck, Jean Willemsen, Antoine Schepen, Dierick Pleite, font écrouer des otages en août et septembre; la plupart venaient de quitter l'escadre de Bart. Doublet le rejoint en Danemark. — *Ibid.*, C¹ 254 f. 12. — Arch. Com. Dunk., 209, I, *passim*. — *Liquidation de la prise la Laitière* (12 novembre 1691) et *Jugement de bonne prise de la Jacqueline* (2 avril 1692), orig. Bibl. Com. Dunk., *papiers Bonvarlet, liassé Corsaires*.

lieues de Dunkerque, hors de danger. Dans l'impossibilité de regagner une telle avance, ses poursuivants abandonnent la chasse, et retournent monter leur faction devant la rade (1).

Du roi et des particuliers, ce sont donc vingt corsaires lâchés à pleines voiles sur la mer du Nord, qu'ils sillonnent de compagnie. Le premier jour de leur navigation, l'un des capres reprend une barque-longue de Dunkerque armée en course, qui s'était laissé capturer la veille. Le 26, les vaisseaux du roi entourent quatre navires anglais allant en Moscovie ; l'un deux, le *Tigre*, de quatre cents tonneaux, trente-quatre canons, huit pierriers et quatre-vingt-quatre hommes, estimé quarante ou cinquante mille livres sterling, soutient un léger combat contre le *Comte*, qui l'enlève à l'abordage sans perdre un homme, et lui en tue dix. Le chevalier de Montault, Gaspard Bart, et deux autres capres se séparent de l'escadre pour conduire ces prises à Bergen. Ils se débarrassent de cent cinquante-neuf prisonniers sur une busse lège, le *Saint-Jean* (2), qui vogue de conserve avec eux. Le 20, ils rencontrent trente-deux bâtiments anglais, écossais, danois et suédois, sous l'escorte de deux vaisseaux de guerre, le *Charles-Galley*, capitaine James Buck, et la *Mary-Galley*, capitaines James Wishart,

(1) Bib. Nat., ms. nouv. acq. franç., 9392 f. 99. — *Relation de la navigation de M. le chev. de Fourbin*, du 26 novembre 1691, Arch. Nat., *Marine*, B¹ 43 f. 501. Ce document, signé de Forbin, est véridique. Il est instructif de le comparer à la relation des mêmes faits par le même Forbin dans ses Mémoires : on a la mesure du crédit qu'il convient d'accorder à ces derniers, aussi fantaisistes que tendancieux, et parsemés de « demi-mensonges » dangereux.

(2) De Bergen, chargée de goudron, prise par un corsaire de Dunkerque qui l'emmène et la décharge à Dunkerque, d'où elle avait été renvoyée lège. Le maître, bien que se disant danois, fut suspect aux Anglais qui eurent la preuve qu'il était habitué à Dunkerque. Il prétendait servir les Français par force.

qui avaient quitté Elseneur le 14 et se dirigeaient sur l'Angleterre. Tandis que la *Mary* garde les marchands, le *Charles* reprend le *Tigre* sur les Français ; les prisonniers de la busse le *Saint-Jean* jugent l'occasion favorable pour se révolter et s'en rendre maîtres, après quoi ils rallient le *Charles*. Ce dernier suit quelque temps encore les Français, auxquels il espère reprendre une des trois prises qui leur restent. Mais la nuit survient : le capitaine James Buck craint de perdre sa flotte, et revire sur elle, abandonnant la poursuite. Trente-huit Français et un lieutenant sont ainsi tombés au pouvoir de l'ennemi. Le capitaine du *Charles*, dans une lettre au secrétaire des commissaires de l'Amirauté, constate que l'escadre de Dunkerque connaissait le voyage de la flotte de Moscovie dix jours avant le départ de Londres, et ajoute : « Par quoi vous pouvez juger quels amis nous avons là ! » Mais que dire des renseignements que le lendemain le capitaine de la *Mary* expédiait à la même adresse ! « Voici mes renseignements sur les croisières de l'escadre de Dunkerque : vingt-quatre heures au Dogger-Bank pour y détruire la pêcherie des Hollandais, puis ranger la côte d'Angleterre jusqu'à Newcastle, de là gagner le Jutland et établir sa croisière entre le Jutland et la côte de Norvège pour enlever la flotte de la Baltique (qui heureusement pour elle avait pris l'avance) ; ensuite croiser au large des Oarkney, leur lieu de rendez-vous étant Bergen où ils doivent venir espalmer tous les deux mois. Ils ont ordre de couler et brûler toutes leurs prises, sauf celles ayant une valeur considérable. » C'est point par point les instructions et le plan de campagne de Jean Bart. Quelle habileté ne lui fallut-il pas pour l'exécuter, et

réussir à dépister un ennemi aussi exactement averti (1) !

Le 31 juillet, son escadre jette l'ancre à quatre lieues de Newcastle et à une lieue et demie de terre. Il met ses chaloupes à l'eau, les monte de cent hommes convenablement armés, et en confie le commandement à Forbin. Guidé par un pilote du roi d'Angleterre (2), ce détachement débarque, incendie successivement le village et le château de Withrington, les villages de Draidge et de Chilborne (3), et se rembarque sans avoir été inquiété.

L'escadre occupe le mois d'août à parcourir dans tous les sens les bancs de pêche de la mer du Nord, les parages de Bucan-Ness et des Shetland : elle enlève deux bâtiments chargés de sucre et de tabac qu'un capre convoie jusqu'en Norvège, coule un charbonnier, brûle deux navires de guerre armés de vingt-quatre et de quatorze canons, et quarante-trois dogres de pêche : les malheureux pêcheurs, entassés et renvoyés chez eux sur une de leurs barques, assistent à ce feu de joie la mort dans l'âme et les larmes aux yeux. Les

(1) *Lettres* de James Buck et James Wishart à James Sotherne, secrétaire des commissaires de l'Amirauté, 22 et 23 juillet 1691, d'Oxfordness ; lettre de Sir C. Hedges au comte de Nottingham, 27 août 1691. — Gal. St. Pap., *Domestic*, 1690-1691, pp. 455, 457, 500, 501.

(2) Du roi Jacques. Ce pilote se nommait Robert Medfort. Sa malchance voulut que le château de Withrington appartint à un lord catholique, qui plus tard le poursuivit de sa haine. Abandonné de ses parents et du parti catholique, le malheureux Medfort languissait au printemps de 1693 dans la prison de Newgate, où il recevait en tout et pour tout un sou de pain par jour de nourriture. Le gouvernement français obtint son élargissement. Medfort se fixa à Dunkerque, où il fut entretenu par le roi. — 6-16 mai 1693, Arch. Nat. *Marine*, B³ 89 f. 249 ; B³ 75 f. 48.

(3) Mancel, *Famille de Jean Bart, descendants en ligne directe*, dans *Bullet. Union Faulconnier*, 1904, t. VII, p. 345, citant *l'Intermédiaire des chercheurs et des curieux*, t. XXXIV, pp. 234-516, XL, pp. 369-552, XLV, pp. 600-806. — William Weaver Tomlinson, *Jean Bart's descent on the coast of Cumberland in 1691*, *Archeologia aeliana*, 1900, t. XXII, pp. 15-19. — Burchett, *Memoirs of transactions...*, p. 109.

armateurs particuliers qui accompagnent l'escadre ne se sont pas fait faute d'opérer pour leur compte, mais ils ménagent leurs intérêts : ils rançonnent ou emmènent leurs prises au lieu de les brûler. La pêche ennemie une fois détruite, ils quittent les vaisseaux du roi et regagnent Dunkerque.

Forbin s'est séparé en chassant un vaisseau de quarante canons, qui lui échappe. Peu après, il prend une caïche ; le feu s'y met, et comme elle achève de brûler, le maître lui avoue que cinq cents écus y étaient cachés et coulent avec elle au fond de la mer, « dont j'ay esté très fasché », explique Forbin. Tel est le seul succès de sa croisière isolée. Le 23 septembre, il se rend au rendez-vous général de l'escadre. Ce même mois, le commandeur Van Toll est détaché du blocus de Dunkerque pour croiser contre elle dans les eaux norvégiennes.

A Bergen, Jean Bart se trouvait aux prises avec de multiples difficultés.

La neutralité du Danemark est, en effet, éminemment malveillante. Comme tous les neutres, celui-ci est heureux de profiter des facilités que lui procure la guerre pour augmenter son trafic avec les belligérants, mais il n'admet pas qu'elle le gêne. Fin juillet, par exemple, des navires danois chargés pour des ports de France ayant été arrêtés sous escorte par des vaisseaux de guerre anglais et conduits en Angleterre, les autorités danoises arrêtent au Sund les navires anglais ou hollandais chargés pour l'Angleterre, et demandent réparation. A tous propos, les ambassadeurs de Danemark et de Suède assaillent de leurs réclamations la Cour de Versailles. Mais les sujets du roi y sont si régulièrement maltraités que

l'ambassadeur de France n'a certes pas moins de plaintes à transmettre aux gouvernements de ces pays. Les corsaires, et surtout les prises qu'ils mènent dans leurs ports, ont beaucoup à souffrir du méchant accueil des gouverneurs : fait d'autant moins admissible qu'à ce moment même des Danois demandent à armer en course sous pavillon français (1). A vrai dire, la cour de Danemark cède lorsque les réclamations se font pressantes. Alors c'est au tour de Guillaume d'Orange de s'irriter, quand il apprend que des capres français ont été autorisés à vendre leurs prises dans les ports danois.

Le gouverneur de Bergen est « borgne, allemand de nation, parle assés bien françois, mais n'a point d'esprit ». Il interdit l'entrée du port à cinq des vaisseaux de l'escadre, qu'il faut aller mettre à la bande à une lieue de la ville, pour les raccommoder et les espalmer. « Malintentionné pour la nation », il cherche mille chicanes. Il s'est emparé des trois prises amenées par le chevalier de Montault, et ne s'en des-saisit qu'à la dernière extrémité. Pour aboutir à ce résultat et calmer les mauvais procédés du personnage, Jean Bart a dû allier l'énergie au sang-froid, et provoquer des ordres de la cour de Copenhague par l'intermédiaire du ministre de France, M. de Martangis.

Rentré en possession de ses prises, il s'aperçoit qu'elles furent l'objet d'un pillage en règle. En présence de tous ses officiers, du consul de France, du

(1) « Il seroit à désirer qu'il y en eust beaucoup qui voulussent prendre ce party. » — 1^{er} septembre 1691, Arch. Nat., *Marine*, B² 79 f. 399; cf. aussi B² 74 2^e partie, f. 210, et C⁴ 254, *passim*. — De Jonghe, *Geschiedenis van het Nederlandsche Zeewezen*, 4, 1, 286. — *Lettres de Van Toll aux Etats Généraux, aux Amirautes de la Meuse et de Zélande, Mercure Européen*, juillet-sept. 1691.

commissaire Lottin envoyé à Bergen exprès pour en prendre soin, il dresse procès-verbal de l'état où elles lui sont remises, et ordonne l'arrestation de Lottin et des officiers dont la responsabilité est engagée. Puis, avec toutes les précautions utiles, il charge les marchandises des trois prises dans une, et vend les autres.

Patoulet lui avait expédié à Bergen une flûte remplie de vivres et de vin : des corsaires ennemis l'ont détournée de sa route et profitent des provisions destinées à l'escadre. On avait souffert sous ce rapport : la bière fournie par le munitionnaire s'est gâtée moins de trois semaines après le départ. Jean Bart s'approvisionne sur place ; il fait « travailler à force tous les brasseurs et boulangers de la ville, qui sont en petit nombre et fort indolents de leur naturel ».

Le temps est épouvantable. Une pluie ininterrompue tombe pendant trente jours, coupée de tempêtes du sud ; le 24 octobre, l'ouragan souffle du nord-ouest, et d'une telle force qu'on manque perdre tous les navires. Enfin, le 5 novembre, le vent favorable permet à l'escadre de mettre à la voile.

Jean Bart escorte lui-même sa principale prise ; il en a envoyé une, chargée de sucre, se radouber à Vleker, où le *Tigre* et la *Railleuse* sont détachés pour la prendre sous leur convoi. Le rendez-vous est au petit port de Suineur. Les vaisseaux du gros de l'escadre, amarrés les uns aux autres et accompagnés de trois capres, y attendent les deux frégates ; entre à son tour un harenguier fin de voiles : Jean Bart en reconnaît le capitaine, un de ses anciens lieutenants du temps où il commandait des corsaires pour le compte d'armateurs particuliers, et qui n'est autre que Jean Doublet.

Doublet vient de se tirer d'un mauvais pas.

Chargé de mission en Ecosse, en compagnie d'un jeune Irlandais nommé Walsh (1), qui devait faciliter sa tâche, il a introduit des armes dans le château-fort de la petite île de Bass, sise à l'entrée de la rivière d'Edimbourg, et que quelques officiers jacobites, après l'avoir reprise au mois de juin sur les partisans d'Orange, occupaient pour le roi Jacques II. Il a ensuite déposé un paquet à l'adresse du duc de Gordon, et débarqué un ingénieur, son passager. Mais cet homme se laisse assez maladroitement démasquer par les orangistes. Doublet réussit bien juste à se sauver, mal protégé par le passeport ostendais dont il s'est muni, et qui demeure aux mains des autorités de Leith. Un heureux hasard le dirige sur Suineur, où la présence de l'escadre de Dunkerque lui donne toute sûreté. Il appareille en même temps qu'elle; en route, il enlève une prise d'Amsterdam qui s'échoue à la côte de Boulogne (2). Quant à l'escadre, la fin de sa navigation est mouvementée; elle est assaillie par une série de gros temps, qui la séparent dans la nuit du 12 au 13 novembre. Le grand mât de l'*Aurore* casse. L'eau monte dans la cale du *Comte*. Les vivres manquent: les équipages sont depuis plusieurs jours à la ration. La proportion des malades est inquiétante. Chacun se presse de rentrer. Il faut encore éviter vingt vaisseaux d'une escadre hollandaise et d'une escadre anglaise qui sont à la recherche de Jean Bart depuis son dé-

(1) Les Walsh jouent un rôle important dans les affaires d'Ecosse comme les Géraldin, dont l'un avait armé le bateau que montait Doublet. — *Une famille royaliste irlandaise et française et le prince Charles-Edouard*, Nantes, 1901, in-8, sans nom d'auteur.

(2) Bréard, *Journal de Doublet*, pp. 152 et seq. — *Liquidation de cette prise en juillet 1692*, orig. Bibl. Com. Dunk., *papiers Bonvarlet*, liasse *Corsaires*.

part de Bergen, et qui se flattaient de lui reprendre ses prises à l'arrivée à Dunkerque.

Le 26 novembre, Forbin écrit : « Je suis heureusement arrivé à la rade de Dunkerque, après avoir bien souffert de faim, de froid et de mauvais temps. » *L'Hercule* et *l'Aurore* entraient au port comme le *Comte* paraissait en rade. Le 29, le guetteur signale l'*Alcyon* mouillé entre deux bancs, à l'est de la radé, avec sa prise, et le *Tigre* et la *Railleuse*, avec l'autre prise, mouillés devant Gravelines. Les *Jeux* et la *Sorcière* ont relâché à Ambleteuse. Le 2 décembre, tous sont réunis en rade. Au fur et à mesure de leur retour, l'intendant Patoulet les visite minutieusement.

Le commissaire Lottin et un autre écrivain, Denis Boschot, lui ont donné de leurs nouvelles. Il a appris (4 octobre) le pillage des prises, « qu'on dit estre assez considérable », et, ma foi, pense tout d'abord que l'effet produit parmi les marins sera excellent : « Il facilitera la levée de nos équipages. » Mais s'apercevant qu'on envisage l'affaire d'un tout autre point de vue à Versailles, informé par surcroît que Jean Bart a mis son écrivain aux fers, que celui des *Jeux* a été battu, et le commissaire Lottin arrêté, il change de note. Jamais officier général n'a pris une liberté pareille ! Le souvenir des algarades qu'il subit de Jean Bart à propos de la composition des équipages lui revient à la mémoire ; il prend véhémentement parti pour les officiers de plume. « Je ne sçaurois croire qu'il ait fait de son mouvement toutes les violences qu'on me mande, dit-il. Je suis au contraire persuadé qu'il y a esté porté par de mauvais conseils. » Il conclut à un châtement : « C'est un esprit rude, qu'on conduira mieux par la crainte que par des marques d'estime. » Puis, il se

persuade de la culpabilité personnelle de Jean Bart : « Je l'excuse, c'est un homme grossier, qui ne sçait pas quelle est l'importance de cette violence... A parler franchement, je ne sçaurois m'empescher de croire qu'il n'a songé, avec d'autres, qu'à piller, et assëurer leur pillage. J'avois bonne opinion de luy, et je croyois qu'un homme de sa valeur n'estoit pas capable d'ordure. » Justement le chevalier de Montault est le premier des commandants qui met pied à terre, avec Languillet. « Ils m'ont dit, en termes généraux, qu'on ne pouvoit mieux piller que M. Bart et M. de Forbin ont fait. » Il conclut que si ces deux-là déclament si fort contre les autres, c'est qu'ils n'ont pas dû être admis au partage des dépouilles.

Patoulet semble moins sûr de son fait lorsqu'il a pris connaissance du procès-verbal et de l'inventaire dressés par ordre de Jean Bart, en présence du consul de France, du commissaire Lottin, et de tous les officiers. Ce jour-là (2 décembre), il doit bien avouer qu'il n'a encore vu ni Lottin, ni aucun des deux écrivains maltraités. Il signale cependant aux juges de l'Amirauté Gaspard Bart comme l'un des coupables qu'il conviendrait d'arrêter (1).

Pontchartrain est plus prudent. « Je suis surpris, dit-il, de la conduite que vous me marqués que ledit sieur Baert a tenu. » Il ne veut pas de bruit autour de cette affaire. Il convoque les officiers à Versailles : leur absence déliera la langue de leurs matelots (2).

(1) 18, 28 septembre, 4 octobre, 8, 15, 26, 29 novembre, 2 décembre 1691. — Arch. Nat., *Marine*, B² 79 f. 371, 484, 542; B¹ 43 f. 515, 520; C¹ 254 f. 9, 10, 12; C⁷ 17. — Bibl. Nat., ms. nouv., acq. franc., 9392 f. 93-96.

(2) 12, 27 octobre, 12 décembre 1691. — Arch. Nat., *Marine*, B² 80 f. 610, 736; C¹ 254 f. 1.

Gaspard Bart ne fut jamais inquiété. Le chevalier de Montault ne tarda pas à être interdit; trois ans plus tard, il est rayé des cadres de la Marine.

Quant à Jean Bart, il reçoit mille écus de gratification; de plus, par une faveur singulière, son fils François, âgé seulement de quatorze ans et demi, est nommé garde de la Marine le 1^{er} janvier 1692 (1).

Les deux prises sont vendues 408.102 liv. 1 s. 11 d. (2). La pêche des Anglais et des Hollandais n'a pu avoir lieu. L'effet matériel et surtout moral de la descente à Newcastle a une énorme répercussion en Angleterre. Et l'ennemi a perdu une soixantaine de bâtiments, dont quatre armés en guerre. Tel est le bilan de la campagne (3).

III

PROJETS SUR L'ÉCOSSE. — UNE COURTE ET PRODUCTIVE CROISIÈRE (1692)

A Versailles, Jean Bart reçoit de Louis XIV un accueil flatteur. Il conquiert définitivement la faveur du roi, qui ne lui fera jamais défaut. A ce séjour à la Cour se rattachent les anecdotes plus ou moins

(1) Il navigue avec son père depuis 1688 ou 1690. — *Ibid.*, C¹ 153 f. 40.2. — Richer, *Vie de Jean Bart*, p. 50, citant les *Mémoires* manuscrits de François Bart.

(2) Produit de la vente.....	408. 102 liv. 1 s. 11 d..
Frais de justice.....	55. 087 9 4
Dixième de l'Amiral.....	37. 953 7
Reste net.....	315. 061 18

Ibid., B³ 81 f. 256.

(3) Vanderest, *Histoire de Jean Bart*, p. 82, écrit ces lignes suffisamment stupéfiantes : « L'année 1691 paraît stérile dans la vie de notre héros. »

saugrenues, et nullement authentiques (1), qui le présentent sous l'aspect d'un personnage assez étonnant. Certes, « E un verø marinero », suivant l'heureuse expression du chef d'escadre de Beaujeu (2), et une carrière de marin comme la sienne ne l'a pas préparé aux raffinements des mœurs de la Cour. Ce que l'on appelait au dix-septième siècle son « naturel flamand », ne le prédispose pas davantage à la délicatesse, à la souplesse des rapports de société, non plus qu'à cette urbanité qui est l'apanage des Français de ce temps. Il a pu paraître empreint de singularité, même à d'autres yeux que ceux des marquis de Molière. Et Forbin s'est constitué son pilote; il se pose en « montreur d'ours ». Le malin Provençal compte accaparer l'attention de la Cour, comme il cherche à s'attribuer le mérite de l'expédition dont Jean Bart fut l'inspirateur et le chef. Il ne réussit pas mieux d'un côté que de l'autre. Le profit de ces combinaisons est nul : la seule gratification accordée par le roi, les mille écus vont à Jean Bart. Ceci achève de dégoûter Forbin du service dans le Nord. Il demande à passer à Brest.

Il a une autre raison pour ne pas désirer ardemment le séjour de Dunkerque : au mois de mai précédent, sous prétexte d'une créance dont il n'arrivait pas à se faire rembourser, il administra une volée de coups de bâton à un « bourgeois et marchand » de la ville, le sieur Fervaques. Le Magistrat s'émut, et porta plainte au ministre. Louis XIV menaça de casser tout officier qui dans l'avenir se rendrait coupable de la moindre insulte envers un bourgeois, et contraignit Forbin à présenter ses excuses à Fervaques. Après

(1) Aucune n'est contemporaine.

(2) De Beaujeu à de Valincourt, 24 mars 1693. — Bib. Nat., ms. nouv. acq. franc., 9392 f. 148.

quoi l'irascible marin fut enfermé à la citadelle de Calais, jusqu'au moment de son embarquement sur le *Comte*. « Il fallut en passer par là », dit-il amèrement (1). Il ne reviendra à Dunkerque que beaucoup plus tard.

Les services rendus par l'escadre légère de Jean Bart décident le roi à en armer une autre pour la lui confier cette année encore. Presque tous les marins disponibles, ceux qui sortent des prisons d'Angleterre au fur et à mesure de leur retour, et presque tous les officiers, étant concentrés à Brest, des officiers et des marins flamands compléteront les équipages du Nord : afin de ne pas les effaroucher, il est entendu qu'on ne changera pas leurs habitudes, et qu'ils navigueront « à la part, à la manière des corsaires ». Bart connaît à fond ce personnel. Il recommande les officiers qu'il a distingués. Il s'intéresse fort « à un petit Flamand qu'on appelle Louis Bommelaer, qui est un brave petit homme de la réputation et de la sagesse de Crombrugghe, qui désireroit fort entrer au service du Roy (2) ». Jooris van Crombrugghe est déjà lieutenant de frégate légère ; « propre à tout, mais nécessaire pour le service du Nord... il mériteroit bien par sa bonne volonté, son exactitude et son affection au service, un brevet de lieutenant (3). »

(1) Il aura d'autres aventures, et les lettres de blâme ne lui seront pas ménagées (notamment 10 octobre 1692, 4 mars 1693) ; il sera même interdit du 9 mars au 30 avril 1693, pour s'être séparé de l'escadre de Nesmond et avoir pris chasse devant cinq corsaires qu'il aurait dû battre. — Arch. Com Dunk., 342, I, 307, 398. — Arch. Nat., *Marine*, B³ 76 f. 173, 182, 78 f. 881, 882, 1000, 86 f. 71, 88 f. 72, 136, 89 f. 568. — Forbin, *Mémoires*, I, 311.

(2) Tué en combattant le 28 juin 1695.

(3) Promu lieutenant de vaisseau à l'automne suivant, et capitaine de brûlot le 1^{er} janvier 1696. — Arch. Nat., *Marine*, B³ 68 f. 5, 81 f. 40, 71, 114 f. 8.

En attendant que toute l'escadre soit prête, on compte sur Jean Bart pour remplir vivement une mission d'importance en Ecosse. Sur l'*Alcyon* et l'*Hercule*, il transportera à l'île de Bass des armes, des munitions, et deux mille pistoles d'or (1). A moins que les renseignements qu'il y recueillera ne l'obligent à agir autrement, il débarquera le plus près possible de Dunmore et du château du grand connétable d'Ecosse ou groupe d'officiers de Jacques II, généraux et colonels, qui auront pris passage à son bord. Il se hâtera de revenir rendre compte du succès de sa mission, et repartira sans délai avec un chargement de vivres (2). Pontchartrain ajoute que six vaisseaux anglais de cinquante, trente et vingt canons le guettent à l'entrée de la rivière d'Édimbourg, devant l'île de Bass. Ses renseignements personnels, toujours très sûrs, lui apprennent encore que deux ostendais de quarante-six et trente canons s'apprentent à croiser devant Dunkerque. Il y vient aussi dix vaisseaux hollandais sous Ferdinand van Zyel, qui coulent un capre de six canons en vue de Calais. Une chaloupe de Dunkerque est, comme l'année précédente, envoyée à Boulogne à M. de Colembert, pour aller à la découverte aux côtes d'Angleterre. Jean Bart est si complètement informé qu'il peut envoyer à Versailles la liste des vaisseaux anglais devant composer l'armée

(1) 1.000 mousquets, 2.000 fusils, 3 milliers de poudre, autant de mèche, 4 milliers de plomb en balles. La Guerre les fournit, Géraldin veille à l'embarquement. La frégate les *Jeux* lui est accordée, équipée d'Irlandais, pour transporter à l'île de Bass un chargement analogue.

(2) *Instructions pour le s. Bart, commandant les frégates du Roy l'Alcyon et l'Hercule*, 26 avril 1693. — Arch. Nat., *Marine*, B² 82 f. 113, 119, 83 f. 258, 542, 644, 676, 84 f. 57, 105, 226, 299, 303, 432, 434, 472, 505, 777 ; B³ 68 f. 5 (mars, avril, mai, 1693).

navale des ennemis, et la liste des vaisseaux hollandais prêts à prendre la mer (1).

Guillaume d'Orange concevait pour l'Ecosse des craintes fondées. La bataille de La Hougue bouleverse les projets français (29 mai 1692) visant au rétablissement des Stuarts. Libres de leurs mouvements, les ennemis, prévoyant la sortie de l'escadre de Dunkerque, détachent trente vaisseaux devant le port : ils y resteront jusqu'à la fin d'octobre.

En présence de cette situation nouvelle, le roi prend immédiatement ses mesures pour rassembler des vivres à Bergen, et disposer d'une dizaine de frégates avec lesquelles Jean Bart recommencera l'expédition de l'année précédente (13 juin). On ne lui demande pas « de faire des actions d'éclat » ; qu'il incommode le commerce ennemi, mais ne se batte pas : le roi connaît son courage, et n'en attend pas de nouvelle preuve. On souhaiterait plutôt qu'il s'emparât des flottes de la Baltique : les mâts, planches, cordages, chanvres, brai, goudron qu'elles transportent, approvisionneraient utilement les arsenaux de la Marine dans les circonstances présentes.

Pontchartrain réclame à Bart et à Patoulet mémoires sur mémoires, et leur envoie instructions sur instructions. La Hougue ne lui a rien appris : il spécifie que tous deux doivent signer ces pièces, le roi désirant qu'on exécute « ponctuellement ce qui y sera contenu ».

(1) Il envoie encore à Pontchartrain une carte des bancs de Flandre. — 5 avril, 10, 14 mai 1693, Arch. Nat., *Marine*, B² 84 f. 56, 103, 503, 536 ; B³ 68 f. 17. — Cal. St. Pap., *Domestic*, 1691-1692, pp. 305, 338, 406. — *Lettres de Guillaume d'Orange à Heinsius*, 2 et 21 juin, et d'Almonde aux Etats, 14 juin, d'après de Jonghe, *Geschiedenis van het Nederlandsche zeewezen*, 4, I, 376.

Il approuve l'idée de Jean Bart de sortir avec les frégates disponibles, de contourner l'Ecosse, et de gagner Brest et La Rochelle, où il armera une escadre propre à naviguer dans le Nord : huit jours plus tard, il déclare l'idée impraticable, par l'excellente raison qu'il n'aura pas de vaisseaux disponibles ; néanmoins, il juge à propos d'envoyer des officiers et des pilotes flamands de Dunkerque à Brest, « pour s'en servir en cas de besoin ». Il a vaguement l'idée de faire armer le *Charles Second* et le *Marin* au Havre, « quand il en sera temps ». Il soumet à Jean Bart un projet du duc d'Aumont, qui voudrait envoyer de Calais ou d'Ambleteuse une demi-douzaine de brûlots incendier les vaisseaux anglais abrités aux Dunes : le projet ne paraît pas réalisable. Celui d'enlever la flotte des charbonniers de Newcastle ne présente guère plus de chances de succès ; évidemment, ce serait « le plus grand chagrin qu'on pourroit faire aux bourgeois de Londres » ; mais Jean Bart, tout en promettant d'agir pour le mieux, estime que le gouvernement anglais s'efforcera d'épargner cette peine à ses bourgeois, en soutenant la flotte de Newcastle avec une escadre beaucoup plus forte que celle de Dunkerque.

En fin de compte, on arrête qu'il prendra la mer avec le *Comte*, l'*Alcyon*, l'*Hercule* et le *Tigre*, pour détruire la pêcherie du hareng, et attaquer les flottes de la Baltique. Comme ses équipages comprennent, outre les Normands qui naviguent à la solde ordinaire, des Flamands qui naviguent à la part, il est autorisé à rançonner les pêcheurs ; il ne brûlera que ceux qui refuseront la rançon, laquelle, en tous cas, ne constituera pas une autorisation de continuer leur pêche : il coupera les filets de ceux qui ne l'interrompraient

pas immédiatement. Il conduira les prises considérables à Dunkerque, en veillant à éviter tout pillage (1).

Il réussit une première sortie avec l'*Alcyon* et l'*Hercule* : des avaries l'obligent à rentrer presque aussitôt. Cependant Pontchartrain s'inquiète fort des obstacles opposés par l'ennemi : les difficultés seront d'autant plus grandes que l'on sait le chemin par où Jean Bart s'est échappé l'année précédente !

Jean Bart n'est décidément pas un habile courtisan : il « demande qu'on le laisse faire ». Le roi a le bon esprit de lui accorder toute latitude pour régler sa navigation à sa guise (2).

C'est le moment où le souverain lui accordait cette singulière marque de confiance, que les officiers de plume choisissent pour lui infliger une tracasserie gratuite : ils prenaient mal leur temps. Avec une minutie blessante, ils visitent son coffre dans les magasins de la Marine. Jean Bart se plaint de l'avanie ; la réprimande du ministre atteint l'intendant par-dessus la tête de ses commis : « En général, je suis bien aise de vous dire qu'il est bon de ménager cet homme, et il n'est pas même prudent de lui faire une pareille incartade à la veille de son départ, estant au contraire important qu'il soit content et en résolution de bien faire son devoir. » Vexé, l'intendant dénonce Jean Bart comme ne couchant pas à son bord ; c'est encore sur

(1) « Vous pouvez assurer les capitaines qui serviront avec vous que Sa Majesté fera des gratifications à ceux qui se comporteront comme ils doivent, et qu'elle punira ceux qui pilleront »

(2) Juin et octobre 1692. — Arch. Nat., *Marine*, B² 82 f. 165, 173, 84 f. 827, 829, 856, 873, 85 f. 58 59, 166, 220, 358, 360, 466, 467, 523, 579 ; B³ 68 f. 25 ; B⁴ 14 f. 144. — Bibl. Nat., ms. nouv., acq. franc. 9392 f. 97, 98. — *Lettres* d'Evertsen et de Van Zyll aux Etats et à l'Amirauté de Zélande, d'après de Jonghe, *Geschiedenis van het nederlandsche zeewezen*, 4, 1, 377, 378.

lui que le blâme retombe : Pontchartrain trouve fort mauvais qu'il ait donné cet avis « par récrimination de la plainte » de Bart ; si cet officier mérite les « honnestetez qu'on doit avoir pour un homme qui sert bien », il n'est nullement dispensé d'exécuter les ordonnances. L'affaire en reste là, et Patoulet digère sa rancune (1).

Le 15 septembre, les quatre vaisseaux sont descendus entre les jetées. Si l'on néglige les trente-deux vaisseaux qui ferment la rade, leur départ ne dépend plus que du vent. Un nouvel obstacle s'y oppose.

Quelque temps après la bataille de La Hougue, le marquis de Carmarthen insistait auprès de Guillaume d'Orange sur la nécessité d'agir : à la suite d'un pareil succès, l'inaction produirait un déplorable effet sur le Parlement. Les Français se tenant sur leurs gardes à Brest et à Saint-Malo, une attaque contre Dunkerque serait une tentative intéressante. L'idée de bombarder la ville prend corps : toute attaque ou bombardement étant impossible par terre, l'amiral Russel est désigné pour se présenter avec une flotte, couler des vaisseaux maçonnés à l'entrée du chenal, et débarquer un corps de seize mille hommes. Guillaume songeait quand même à appuyer ces opérations par une manœuvre du côté de terre.

Le lieutenant-général Colbert de Maulevrier est dépêché avec pleins pouvoirs du roi pour organiser la défense de la place. Sauf une trentaine d'hommes, qui demeurent à leur bord sous les ordres de leurs capitaines (2) pour appuyer éventuellement le tir de

(1) Arch. Nat., *Marine*, B² 85 f. 626, 710.

(2) *Le Comte*, cap. Jean Bart ; *l'Alcyon*, cap. chev. de Saint-Clair ; *l'Hercule*, cap. de Maissonnette ; le *Tigre*, cap. Périer.

la batterie de Revers, les équipages sont répartis entre les forts des têtes des jetées et du Château Gaillard. On arme dix chaloupes pour écarter les brûlots.

L'amiral Russel ne s'y risque pas. La place est trop bien gardée. Il revire en Angleterre, et conduit ensuite les seize mille hommes de son corps de débarquement à Guillaume d'Orange. Une tempête a jeté à la côte de Dunkerque deux des brûlots, dont les équipages se sont noyés (1).

Les Anglais partis, les matelots de l'escadre regagnent leurs navires. On comble à l'aide de remplacements d'assez nombreux vides produits par la maladie. Devant l'obstination des vents à demeurer contraires, Pontchartrain recommence à s'impatienter. La moindre contrariété l'irrite : il a nommé Jooris van Crombrugghe lieutenant de vaisseau sur l'*Alcyon*, dont le commandant ne connaît pas les mers du Nord, et Patoulet a souffert que ses commis donnent Van Crombrugghe à des armateurs pour commander un capre ! L'intendant est rendu responsable de tout accident qui surviendrait à l'*Alcyon* (2). Le roi se montre mécontent. Le caractère de Jean Bart, rude, autoritaire et entier dans le service, lui crée des ennemis ; ils ne se

(1) Arch. Nat., *Marine*, B³ 68 f. 29-33. — En mai 1693, le comte de Nottingham envoie par ordre de la reine aux commissaires du Trésor le compte de l'argent dépensé pour les vaisseaux et « machines » envoyés contre Dunkerque. — Cal. St. Pap. *Domestic*, 1691-1692, pp. 369, 435, 445, 447, 471, 551, 552 ; 1693, p. 151. — Mancel, article sur *Jean-Bart en 1692*, dans *Bullet. Union Faulconnier*, 1905, VIII, 503, mais qui contient de graves erreurs. — De Jonghe, *op. cit.*, pp. 377, 378.

(2) Il est entendu que les commis ne sont pas intéressés dans la course : mais que Patoulet dise « sans déguisement » à qui ils ont donné Crombrugghe ? Il ne doit avoir de complaisance que pour le service du roi. — Arch. Nat., *Marine*, B² 86 f. 82, 214. — Deux autres officiers flamands sont embarqués, Adrien Berlemont sur le *Comte*, Louis Bommaer l'*Hercule*. — *Ibid.*, B² 81 f. 10.

font pas faute d'adresser à Versailles des lettres, signées ou anonymes, qui l'incriminent. Ici, Patoulet le défend : « Il n'y a point de sa faute s'il n'est pas party. Il a toujours attendu du vent pour sortir (1). » De nouveaux ordres arrivent : l'escadre devra arrêter tous les navires chargés de blé, « de quelque nation qu'ils soient, amys ou non », et les diriger sur Dunkerque en ayant soin de ne pas léser les neutres. Puis, Pontchartrain lui prescrit de ranger les côtes de Hollande pour tâcher de joindre quelqu'un des vaisseaux revenant des Indes ; il croit utile de lui rappeler, par la même occasion, que les busses sont occupées à leur pêche (2).

Enfin, la nuit du 23 au 24 octobre, les vaisseaux sortent du port ; ils mettent à la voile à midi, en compagnie de plusieurs armateurs particuliers.

Depuis le matin, le guetteur signale en vue des flottes ennemies : d'abord trente à quarante voiles cinglant de la côte d'Ostende vers l'Angleterre, puis vingt-six autres ; tous les jours, jusqu'au premier novembre, il en aperçoit. Aucune prise n'arrivant au port, Patoulet en conclut que les corsaires ont été chassés par des vaisseaux de guerre, et ont dû gagner la haute mer (3).

La campagne est courte, et productive. Un mois jour pour jour après son départ, l'escadre est de retour. Jean Bart a exécuté ses instructions avec sa précision et son bonheur habituels.

L'*Alcyon*, du chevalier de Saint-Clair, s'est séparé

(1) 18-21 octobre 1692. — *Ibid.*, B² 86 f. 64 ; B³ 68 f. 33.

(2) 7-21 octobre 1692. — *Ibid.* B² 86 f. 51, 166.

(3) 24 octobre, 1^{er} novembre. — *Ibid.* B² 86 f. 187-189 ; B¹ 14 f. 144 et seq. — Bib. Nat., ms. nouv., acq. franc., 9392 f. 100, 101.

dès le début. Pour le remplacer dans la mesure du possible, Bart ordonne à un capre de cinquante tonneaux, le *Dauphin*, de le suivre : il sait pouvoir compter sur le capitaine qui le commande. C'est Cornil Saus, récemment honoré par le roi d'une médaille d'or : en juin, Saus avait reçu une dangereuse blessure à la prise d'une frégate de vingt-deux canons, beaucoup plus forte que la sienne, et dans le courant de septembre, il avait remis douze otages de rançons au geôlier de la prison de Dunkerque (1).

Le 15 novembre, l'escadre arrive sur une flotte de la Baltique de quatre-vingts à cent voiles, escortée de trois convois de quarante, vingt-quatre et seize canons, faiblement équipés. Ce sont le *Grypskerk* (160 hommes), le *Postillon* et la *Justice de Stade* (50 hommes), capitaines Broeder, Cornelis van Hoo-genhoeck et Gillis Janszoon du Pon (Dupont?). L'*Hercule* et le *Tigre* se lancent sur les deux plus faibles ; le *Comte*, soutenu du *Dauphin*, se charge du plus fort. Le *Grypskerk* et le *Postillon* évitent l'abordage et fuient à toutes voiles, emportant le capitaine Broeder tué ; la *Justice-de-Stade* est prise. L'enseigne de Joncour et plusieurs matelots de l'*Hercule* se noient en sautant à l'abordage. Le combat terminé, on se lance à la poursuite des marchands : dix restent aux mains des corsaires, dont quatre, les plus richement chargés, en celles de Cornil Saus. Le 22 et le 23, le *Tigre* et le *Dauphin* font chacun deux nouvelles prises, dont une galère qui est ensuite reprise par un corsaire d'Ostende. Le 24, l'escadre et ses quinze prises, poussées par un vent violent, entrent en grande

(1) Arch. Com. Dunk., 209, II, 9. — Arch. Nat., Marine, C¹ 254, 258 f. 3.

confusion dans le chenal ; l'*Hercule* touche, et reste en mauvaise posture ; plusieurs flûtes touchent également, ou endommagent les jetées ; l'une d'elles s'ouvre, et coule bas. En même temps, l'*Alcyon* paraissait en rade, suivi de trois navires de blé : il ne pourra les entrer qu'un peu plus tard.

Tant de navires encombrent le port qu'il faut les garer jusque dans le canal de Bergues et le canal de Furnes.

Cette courte croisière rapporte plus de six cents mille livres. Avec une escadre égale à celle de l'année précédente, Jean Bart aurait certainement enlevé les trois convois et à peu près tous les marchands : comme la plupart étaient chargés de blé (1), c'était peut-être la famine en Hollande ! L'*Alcyon* lui a beaucoup manqué. Un autre enseignement ressort d'une excellente mesure adoptée sur le *Comte* : il a fait brayer les soutes, et son pain s'est conservé ; celui des autres capitaines s'est gâté.

La connaissance de la procédure de ces prises revenait de droit à l'intendant. En raison de la compétence spéciale des juges de l'Amirauté, très au courant des ruses employées par les Hollandais pour masquer leurs effets sous des noms danois ou suédois, Pontchartrain croit devoir réclamer leur concours ; il manque s'ensuivre un conflit de juridictions qui eût été fort préjudiciable au roi : les papiers entrés au greffe de l'Amirauté n'en pouvaient plus sortir ! Puis, on s'aperçoit que des blés ont été pillés ; on soupçonne des officiers ; une surveillance est organisée, et l'on arrête

(1) Et aussi de chanvre, brai, goudron, laine, potasse. Ils transportaient une quarantaine de soldats suédois et deux officiers en Angleterre pour Guillaume d'Orange.

une chaloupe pleine, qu'emmenait un écrivain nommé Delpech (1).

Le total des prises ramenées par les vaisseaux du roi depuis 1689, et liquidées au début de 1693, s'élève à la somme respectable de 1.247.528 liv. 12 s. 7 d. Les frais de justice absorbent 74.247 liv. 17 s. 11 d., le dixième de l'Amiral 119.050 liv. 11 s. 11 d., le dixième aux équipages 41.199 liv. 17 s. 7 d.; il revenait à Cornil Saus 116.853 liv. 2 s. 9 d. Si bien que le roi encaisse la somme nette de 896.177 liv. 0 s. 8 d.

IV

LE VOYAGE DE DANEMARK. — L'AFFAIRE DE LAGOS

(1693)

La lettre de Pontchartrain qui transmet à Jean Bart l'expression de la satisfaction royale l'informe

(1) La *Justice-de-Stade* rapporte 21.833 livres; douze prises produisent 512.821 liv. 3 s. Sur la première, Saus reçoit 3.648 liv. 9 s., et sur les autres 113.205 liv. 2 s. Les liquidations de deux prises manquent. Le dixième revenant aux équipages du roi est divisé en quatre quarts: le premier aux capitaines, partagé lui-même en quatre parts, deux pour Jean Bart comme chef d'escadre, une à Maisonnette et une à Périer; le deuxième aux états-majors; les deux autres aux équipages. Bart voulait considérer au partage ses deux capitaines comme de simples lieutenants, mais l'intendant n'adopte pas cette manière de voir. Il reçoit au total 4.245 livres et son fils François, comme garde-marine servant d'enseigne, 471 liv. 11 s. 4 d. Les trois prises du chevalier de Saint-Clair rapportent 84.158 l. 8 s. — Arch. Nat., *Marine*, B³ 68 f. 60, 63, 66, 74, 75, 75 f. 55, 84 f. 10, 256; B¹ 44 f. 144 et seq.; C¹ 254; 257 f. 48. — Bib. Nat., ms. nouv. acq. franç., 9392 f. 102, 103, 108. — Arch. Com. Dunk., 209, I. 98 et II, 9, 16. — De Jonghe, *Geschiedenis van het Nederlandsche Zeevezen*, 4, 1, 396, citant Sylvius, *Saken van Staet*, 1692, pp. 179-180, et le *Mercure d'Europe*, ne nomme pas la *Justice-de-Stade*; le 3^e convoi, selon lui, avait dix-huit canons, se nommait le *Paon*, et aurait été brûlé. Il n'est pas question de cela dans les documents français Van Hoogenhoeck se vanta d'avoir bravement résisté à Jean Bart, et cela lui valut un acquittement sous caution à la suite du combat du Texel du 29 juin 1694, où il prit également la fuite.

d'avoir à se tenir prêt à repartir pour un service important. Ses navires radoubés et remis en état, il apprend l'objet de sa mission : il va conduire en Danemark et en Suède les ambassadeurs du roi, le comte d'Avaux et M. de Bonrepos.

La neutralité des pays scandinaves se traduit à l'égard de la France par des vexations continuelles ; il est nécessaire d'y mettre un terme, et les diplomates sont chargés de conclure un traité ; l'un des articles projetés vise les corsaires : la Suède et le Danemark seront invités à leur fournir les mêmes facilités qu'à ceux des autres nations (1).

On demande à Jean Bart de couvrir les frais de son armement en faisant des prises au retour, jusqu'à la consommation des deux mois de vivres qu'il emporte.

Les ambassadeurs arrivent à Dunkerque au début de janvier 1693, et l'escadre met à la voile à la fin du mois : le comte d'Avaux sur le *Comte*, M. de Bonrepos sur l'*Alcyon*, une partie de leurs gens avec eux, et le reste sur le *Tigre*, l'*Hercule* et la *Naiade*. La traversée est rapide ; Jean Bart est de retour dans les premiers jours de mars ; il ne rapporte pas une prise. Cependant, pour réussir dans ces parages, il suffit d'en avoir la volonté, explique Patoulet, qui ajoute : « Je ne trouve plus en M. Bart toute l'affection qu'il avoit pour la mer. Il a accommodé ses affaires d'où il s'ensuit qu'il paroist en aimer plus le repos. D'ailleurs il a une jolie femme qui le retient, outre qu'il négocie et arme en course, ce qui luy produit plus d'utilité que le service. C'est ce qu'il dit luy-

(1) Arch. Nat., *Marine*, B² 82 f. 240 et seq., 293 ; 86 f. 437, 501, 549, 630, 655, 688, 754.

mesme, et qu'il est bien aise de ne point armer, sa table luy estant à charge, ce qui est effectivement vray à cause de la prodigieuse cherté de toutes les denrées. En un mot, M. Bart n'est plus le mesme homme que par le passé. C'est de quoy, Monseigneur, je croy devoir vous rendre compte, non pas pour luy rendre aucun mauvois office, au contraire, c'est pour le ramener dans le bon chemin, car c'est un bon sujet, qui a du bon sens, et de la capacité dans son mestier, et qui peut rendre de très bons services au Roy. Il lui faudroit un esguillon, et je croy que si vous teniez ici un capitaine de vaisseau qui fust aussy fort que luy dans le mestier, et qui eust d'ailleurs de l'élévation, et dont on pourroit faire à l'avenir un chef d'escadre, on verroit bientost M. Bart reprendre ses premières ardeurs pour le service, et surtout sy on luy laissoit espérer que s'il faisoit mieux que son camarade, le Roy n'auroit pas de peine à l'avancer, parce qu'il a de l'ambition, et sa femme, qui a du pouvoir sur son esprit, beaucoup plus encore que luy. » Le Roi répond en accordant aux commandants du *Comte* et de l'*Alcyon*, Jean Bart et le chevalier de Saint-Clair, une gratification de quatorze cents livres pour chacun (1).

Ils se préparent maintenant à passer à Brest, où l'on concentre l'armée navale. Jean Bart peut choisir : s'y rendre comme capitaine en second du *Prompt*, que commande M. de Beaujeu, major-général de la flotte de Tourville, ou comme commandant sur l'*Alcyon* ; il opte pour ce dernier parti. Il devra éviter l'ennemi ; on le munit de pilotes de Bréhat et de

(1) Janvier, 1^{er} avril 1693. — Arch. Nat., *Marine*, B² 89 f. 18-202, 248, 334, 647, 90 f. 26 ; B³ 75, f. 5-21.

Saint-Malo pour qu'il s'y réfugie aisément en cas de rencontre. De Saint-Clair l'accompagne avec l'*Hercule*, et douze barques-longues ou corvettes de Dunkerque, spécialement destinées au service de découverte (1). A Brest, il commande d'abord le *Maure*, de cinquante canons, et, le 15 mai, remplace Château-morant sur le *Glorieux*, de soixante-deux canons et trois cents quatre-vingts hommes. Entre temps, il s'est concerté avec Tourville, Langeron et les maîtres constructeurs de Brest, pour dresser les plans de vaisseaux propres à la navigation du Nord et convenant au port de Dunkerque (2).

L'armée sort de Brest le 26 mai, à six heures du matin ; le maréchal de Tourville fait le signal d'appareillage à quatre heures, et cette magnifique force navale, trompant les prévisions de l'ennemi, se dirige vers l'Espagne. Le *Glorieux* navigue à son rang dans le corps de bataille, dans la division même du maréchal. Le 4 juin, Tourville mouille au cap Saint-Vincent ; il attend le passage de la flotte de Smyrne. Le lendemain de son arrivée, alors qu'il veut encore dissimuler sa nationalité, il détache un capitaine irlandais à terre prendre langue, sur une chaloupe montée d'Irlandais. La flotte ennemie est enfin signalée le 26 juin ; les vaisseaux de garde et les découvertes ont dénombré cent quarante-huit voiles, dont vingt-sept vaisseaux de guerre de quarante à soixante-dix canons. Le 28 et le 29, l'armée navale de France les pourchasse dans la baie de Lagos et le long de la côte

(1) Jooris van Crombrugge commande la *Vedette*.

(2) *Ibid.* B² 88 f. 70, 80, 92, 149, 89 f. 648, 674, 797 ; *Mémoire sur les affaires de la Marine des ports du Ponant*, 26 juin 1693 ; *ibid.*, B⁴ 414 f. 307. — Bib. Nat., ms. nouv., acq. franç., 9392 f. 148.

jusqu'à Cadix. Deux vaisseaux de guerre hollandais de soixante-six et soixante-dix canons sont pris avec vingt-cinq bâtiments marchands; quarante-cinq carcasses en flammes coulent ou s'échouent sur le rivage. La perte des Anglo-Hollandais se chiffre par millions. Jean Bart à lui seul a pris ou brûlé six vaisseaux, dont le moindre portait vingt-quatre canons, et la plupart quarante-six à cinquante.

Tourville va maintenant opérer sa jonction avec d'Estrées qui vient de la Méditerranée. Les deux armées navales se rencontrent le 18 juillet devant Malaga, et, le 21, détachent leurs chaloupes pour incendier les navires qui se trouvent dans le port. Le *Glorieux* n'a point de part à cette entreprise (1) : le 17, à cinq heures après midi, Tourville l'a lancé avec le *Diamant* et deux corvettes contre une frégate de Salé, aperçue à hauteur de Tanger comme on passait devant le détroit de Gibraltar. Voyant le danger, les Saletins tirent leur frégate sur le rivage, sous la protection du canon de terre ; ils sont encore soutenus par trois brigantins. La mer est fort grosse, l'ennemi hors de portée du canon des vaisseaux, et Jean Bart doit renoncer au projet de brûler la frégate barbaresque. Il rejoint l'armée navale le 22. Il est alors placé dans la troisième division (comte de Relingue) de l'escadre bleue du comte de Châteaurenault. Tourville avec toutes ses forces (2) rallie ensuite Toulon ; « il y resta quelque temps avec une cour des plus brillantes, étant composée de trois à quatre mille officiers de marine

(1) Contrairement à l'affirmation des provisions de vice-amiral de François Bart. — Arch. Com. Dunk., *Arch. anciennes*, carton 5.

(2) 92 vaisseaux, 30 brûlots, 12 frégates ou barques-longues, 30 bâtiments de charge, 6 galiotes à bombes, une machine portant 6 canons ; en tout 7.140 canons et 43.880 hommes.

tous magnifiques. On peut juger par là quelle agréable confusion il y avoit de soldats et de matelots. »

Jean Bart et son fils sont débarqués du *Glorieux* le 2 septembre et regagnent Dunkerque, où ils sont de retour le 23 (1).

(1) Arch. Nat., *Marine* B² 92 f. 20; *Ordres de Marche, Journal de Dumanoir, Journal de la navigation de l'armée en 1693*, par M. de Vauvray, intendant de l'armée navale, commandée par le maréchal de Tourville, B¹ 14, f. 398, 399, 402, 413. — *Rapport de Tourville dans Mercure Galant*, août 1693, 1^{re} partie, pp. 182, 221. — *Mémoires de Tourville*, II, 203, 227. — E.-T. Hamy, *François Panetier*, pp. 143-147.

CHAPITRE VIII

GUERRE DE LA LIGUE D'AUGSBOURG

(1693-1694)

I

LA QUESTION DU BLÉ

Au cours de cette année 1693, Dunkerque n'a pas été sérieusement menacée. Lorsque le roi vient en mai commander en personne son armée de Flandre, Guillaume d'Orange essaie une légère diversion en détachant quelques vaisseaux de la flotte des Dunes pour brûler les têtes des jetées. Cette tentative n'a aucune suite. Vauban, d'Avejean, Boufflers veillent à ce que les fortifications soient tenues en bon état, et les munitions de guerre au complet (1). Les guetteurs du Gris-Nez et du Blanc-Nez signalent fréquemment des passages d'escadres de vaisseaux de guerre anglais ou hollandais au Pas-de-Calais, mais, en somme, l'ennemi se contente de faire croiser devant Dunkerque de six à dix vaisseaux pour gêner la course, sans grand effet d'ailleurs (2). Ils y réussissent si peu que le port

(1) Guerre, *Arch. hist.*, 1204 n. 53, 54, et *Introduction*; 1210 n. 33, 73.

(2) *Ibid.*, 1204 n. 29, 41, 63, 69, 88, 92. — *Arch. Nat., Marine*, B² 91 f. 422, 543; B³ 75 f. 71, 72, 93.

est toujours encombré de prises; elles débordent jusque dans le bassin du roi. C'est un danger, et Ponthartrain se hâte de les faire évacuer: récemment, un bateau marchand n'a-t-il pas pris feu entre les jetées? Sans les équipages des barques-longues du roi qui réussissent à l'éteindre, l'incendie pouvait se communiquer au port et à la ville, et provoquer un épouvantable désastre (1).

Les nouvelles primes promises aux capres qui enlèveront des paquebots excitent les plus braves: on sait que ces navires ne se rendent pas sans combattre, se laissent souvent couler, et presque toujours jettent leurs malles à la mer (2). Le roi demande autre chose aux armateurs: il souhaite que tous ceux auxquels il a prêté ses navires se groupent autour du *Tigre*, en une escadre capable de surprendre une flotte de charbonniers ou de nettoyer de pêcheurs les bancs de pêche. Le bruit s'en répand en Angleterre, où « bien des gens croient que le Roy prendra à son service tous les corsaires (3) ». S'il songeait à leur confier ces expéditions, c'est qu'il réservait Jean Bart pour des entreprises d'une importance exceptionnellè dans les circonstances critiques qui s'imposaient à la France.

Colbert n'est plus là pour veiller au bon état des finances du royaume. Cette guerre, où l'Europe est coalisée contre Louis XIV, nécessite des dépenses

(1) Il y a à ce moment à Dunkerque douze barques-longues ou corvettes. — Arch. Nat., *Marine*, B² 88 f. 92, 91 f. 346, 92 f. 602; C¹. 254

(2) Primes de 2.000 livres pour les paquebots d'Espagne et d'Angleterre, de 1.000 livres pour les autres. En juillet, 30 matelots et 100 passagers d'un paquebot anglais sont noyés après un combat contre Charles Jacobsen et Jean Janssen, commandant le *Morien* et le *Neptune*. — *Ibid.*, B² 82 f. 196, 91 f. 172; B³ 75 f. 75.

(3) *Ibid.*, B² 91 f. 153, 448, 92 f. 60, 93. — Guerre, Arch. hist., 1207 n. 97.

telles qu'elles provoquent la disette d'argent. Les armateurs en course ne tardent pas à s'en apercevoir : le lieutenant général de l'Amirauté, Le Potier de La Hestroye, les réunit, et leur demande s'ils ne trouveraient pas à propos de consentir au roi un don gratuit, comme les autres villes du royaume. La question dicte la réponse : les armateurs prient le roi d'agréer 50.000 livres « comme une marque de leur zèle et de leur fidélité à son service ». On convient que le don sera payé sur le produit d'un droit de deux et demi pour cent, levé par un receveur désigné par Le Potier, sur le produit des prises déclarées valables au port de Dunkerque, à partir du 1^{er} janvier 1694. Mais le zèle des armateurs et leur fidélité ne vont pas beaucoup plus loin : ils commencent par chercher à faire supporter au roi une partie de ce don qu'ils lui consentent, en imputant le droit sur les prises où ses vaisseaux ont intérêt. Et moins d'un an après avoir voté le droit, ils refusent purement et simplement de l'acquitter (1).

Une autre disette plus grave, celle du blé, risque d'affamer le pays. En mars 1693, les femmes et les enfants des matelots du Courgain, le faubourg qu'ils habitent à Calais, manquent de pain pendant que les hommes sont au service : on leur distribue une cinquantaine de setiers de blé prélevés sur les prises amenées à Dunkerque (2). En mai, on donne une rasière à chaque femme des quarante-huit matelots de Dunkerque ayant fait la campagne précédente avec

(1) 24, 30 décembre 1693, 8 décembre 1694. — Arch. Nat., *Marine*, B² 108 f. 248; C¹ 254, 260 f. 12.

(2) On le livre bon marché à ceux qui peuvent payer, gratuitement aux autres, qui paieront quand ils pourront.

Jean Bart. Nouvelle distribution en septembre (1). En novembre, « la nécessité des temps a obligé Sa Majesté d'entrer dans ce tempérament » d'introduire une moitié de farine de seigle dans le pain frais des équipages, et de ne plus leur accorder que deux repas de bœuf et deux de lard par semaine.

Il est donc urgent de se procurer du blé. La Russie et la Pologne en sont deux grands réservoirs : l'intendant Patoulet étudie les moyens « de tirer des grains de la Baltique » ; M. de Bonrepos, l'ambassadeur à Copenhague, agit de son côté.

Les corsaires jouent ici leur rôle : on leur signale les flottes qui transportent du blé en pays ennemi, avec interdiction de les rançonner, mais en leur « faisant entendre » qu'ils peuvent tout enlever, ennemis ou neutres, à condition de ne pas maltraiter ces derniers, que le roi indemniserà. Le roi s'engage à racheter, à vingt livres la rasière, le blé dont les armateurs ne pourraient se défaire. Les commis des vivres de l'armée de terre et de la Marine ont la préférence dans ces achats ; mais on sait les caisses du roi peu garnies ; les munitionnaires généraux n'ont pas un crédit « bien establi sur cette frontière depuis un temps », et l'intendant Desmadris en est réduit à s'obliger lui-même, en son propre et privé nom.

Des difficultés surgissent du côté des capres. Josse Van de Perre, avec la frégate du roi la *Naiade* armée par des particuliers, prend un navire de blé : il n'y embarque que trois de ses hommes, et en laisse neuf de l'ennemi ; fatalement, les neuf reprennent le navire.

(1) Une demi-rasière aux matelots mariés, un quart aux célibataires. Patoulet fera en sorte que ces distributions produisent un bon effet pour le service du roi. — 28 mars, 16 mai, 29 septembre., Arch. Nat., *Marine*, B² 89 f. 826, 90 f. 447, 91 f. 120.

De plus, Van de Perre rançonne 33.000 livres un bâtiment hollandais chargé de sucre d'une valeur infiniment supérieure. « Il doit y avoir de la friponnerie et de la prévarication de sa part. » Il est emprisonné à son retour.

On a avisé les corsaires que nombre de bâtiments danois et suédois sont munis de certificats pour porter des grains en France. Les Anglais et les Hollandais confisquant tous les navires neutres qui vont dans les ports de France ou en reviennent, on en masque pour Ostende qui sont en réalité destinés pour Dunkerque : les corsaires qui s'en emparent font buisson creux. C'est qu'il devient impossible de s'y reconnaître parmi la variété de ruses imaginées par les belligérants et par les neutres ! Des vaisseaux danois transportent des denrées pour les Français à travers le Sund jusqu'en Norvège ; là, ils déchargent leurs cargaisons sur d'autres navires que les Français tiennent prêts, et qui, par un bon vent, ont tôt fait d'arriver à Dunkerque : il est très difficile à l'ennemi d'être informé de ces navires en temps utile pour les intercepter. Des bâtiments d'Ostende approvisionnent les Français. Deux corsaires du même port leur donnent des copies imprimées de leurs commissions en guerre, pour qu'ils puissent se transformer en prises si des vaisseaux anglais ou hollandais les arrêtent. Et ils ont encore des passeports du roi pour naviguer en sûreté dans les eaux françaises !

Cependant, quelles difficultés présente l'approvisionnement ! Le gouvernement français signe une convention assurant l'escorte par des vaisseaux de guerre danois, des navires qui transportent le blé pour son compte : à la première rencontre de corsaires ennemis,

ces vaisseaux d'escorte obligent les bâtiments français à les quitter.

Quant à l'ennemi, tous ses efforts tendent naturellement à empêcher les navires de blé de parvenir en France. Des escadres anglaises et hollandaises d'une vingtaine de vaisseaux chacune croisent aux points les plus favorables pour les arrêter. Guillaume d'Orange soudoie les maîtres : vingt d'entre eux et cinq corsaires qui ont chargé du blé à Dantzig retournent sur leurs pas après avoir traversé le Sund, et hivernent à Copenhague et à Helsingborg : cette manœuvre coûte cher aux ministres anglais, mais elle réussit.

Enfin à Dunkerque même, le prix du blé, particulièrement pendant l'été de 1694, augmente dans des proportions anormales : « Il faut, dit Ponchartrain, qu'il se passe là-dedans quelque chose que nous ne sçavons pas, et qui mérite attention. » Le nom de Samuel Bernard apparaît dans la correspondance ministérielle(1).

Dans ces conjonctures critiques, le roi va faire appel à Jean Bart, que ses qualités personnelles et son expérience des mers du Nord mettront à même de rendre à son pays un immense service. Il ne faillira pas à sa tâche.

Il va recevoir du roi une escadre plus forte qu'aucune de celles qu'il a encore commandées(2). Il presse l'armement du *Comte* et du *Tigre*; deux cents mate-

(1) Il obtient en mars 1694 l'autorisation de loger ses grains dans les magasins du roi. — Arch. Nat., *Marine*, B² 86 f. 51, 90 f. 5, 562, 91 f. 680, 92 f. 19, 61, 498, 97 f. 128, 130, 635. 99 f. 185; B³ 75 f. 44; B⁴ 114 f. 204; C⁴ 254, 258 f. 92, 113. — Arch. Nat., G²1. — Guerre, *Arch. hist.*, 1210 n. 145, 206. — Cal. St. Pap., *Domestic*, 1690-1691, pp. 488, 489; 1693, p. 416.

(2) Arch. Nat., *Marine*, B² 91 f. 120, 511, 92 f. 20 127. 158, 189.

lots lui sont expédiés de Brest pour les équiper plus vivement. La croisière du Nord est particulièrement pénible à cette époque de l'année; il demande pour ses hommes une augmentation de rations. Sitôt l'armée navale rentrée dans les ports, on arme en diligence au Havre, à Brest, à Rochefort, les vaisseaux désignés pour composer son escadre. Le premier prêt, le *Charles II*, entre si maladroitement à Dunkerque qu'il ne reste plus qu'à l'y laisser pour réparer ses avaries; on verse son équipage sur le *Comte*.

Bart reçoit trois séries d'instructions: les premières du 20 octobre, assez vagues: prendre le plus possible de navires de blé, brûler les autres prises sauf celles richement chargées, escorter les navires français de blé, et éviter d'engager un combat inégal avec des forces supérieures. Le 28 octobre, on l'envoie contre les pêcheries d'Yarmouth (1). Enfin, le 4 novembre, les ordres sont précis (2): partir avec le *Comte*, le *Tigre* et le *Charles II* (dont on ne connaissait pas encore à Versailles l'indisponibilité), pour Héliçoland; là, aviser les navires français chargeant du blé à Toninque d'avoir à le rejoindre; escorter jusqu'à Dunkerque les premiers prêts; repartir, avec les quatre autres vaisseaux de guerre que le roi lui destine, pour Christiansand, où une flotte de blé se réunit; la ramener en prenant en route vers Heligoland les retardataires de Toninque; en arrivant à Dunkerque, y laiss-

(1) *Ibid.*, B² 88 f. 224, 92 f. 254.

(2) « Vous trouverez cy-joint une nouvelle lettre du Roy sur ce que Sa Majesté désire que vous fassiez. Je vous recommande sur toutes choses le secret pour ce qui y est contenu, et de prendre garde que ceux par qui vous vous la ferez lire, si vous en avez besoin, soient seurs, le service du Roy et vostre propre conservation vous y doivent obliger; au surplus, je suis persuadé que vous exécuterez avec toute l'exactitude nécessaire ce que Sa Majesté désire que vous fassiez. » — Pontchartrain à Jean Bart, 4 novembre 1693. *Ibid.*, B² 88 f. 236, 92, f. 320.

ser les navires dont le déchargement doit s'y opérer, conduire les autres au Havre, détacher deux frégates pour le convoi de ceux qui seraient destinés à d'autres ports ; enfin rallier ses vaisseaux à Dunkerque. Sur son observation que le mouillage d'Héligoland est intenable en cette saison, on adopte sa proposition de cingler d'abord droit sur Vleker. Les circonstances modifieront légèrement ce plan.

Le *Comte*, le *Tigre* et la corvette la *Galante* mettent à la voile le 20 novembre, et gagnent rapidement Vleker (1). Des vents impétueux retardent la sortie des vaisseaux de Rochefort et de Brest : ils ne peuvent appareiller que fin novembre et dans les premiers jours de décembre. Le *Mignon* et le *Maure* font route de compagnie. Le chevalier de Saint-Clair amène le *Fortuné*, l'*Adroit*, le *Jersey*, et deux frégates, l'*Aurore* et la *Légère* (2). Les Anglais étaient informés que ces navires contourneraient le Nord-Ecosse ; le chevalier de Saint-Clair n'en fait rien : il enlève au Pas-de-Calais le paquebot *Diligence* qu'il mène à Dunkerque, puis, sur le Dogger-Bank, rencontre une flotte qui portait des munitions de Suède en Angleterre : il attaque les deux vaisseaux d'escorte, le *Milford*, de vingt-quatre canons, et le *Torrington*, s'en empare ainsi que d'une frégate de seize canons, le *Prince-de-Galles*, chargée de saumons de plomb et de harengs saurs, et entre avec ses trois prises à Vleker, où il mouille sous le fort à côté des autres vaisseaux de l'escadre (3).

(1) Le roi approuve la proposition de l'armateur Pletz de joindre une frégate de trente canons. Rien ne dit que cette proposition ait eu une suite. — 11 novembre 1793, *Ibid.* B² 92 f. 389.

(2) Le *Comte* a 46 à 50 canons, le *Tigre* 36, l'*Adroit* 44, le *Fortuné* 56, le *Jersey* 50, le *Mignon* 50, le *Maure* 54, l'*Aurore* 18.

(3) Le *Milford* est un convoi du 5^e rang de la flotte de Norwège,

Pour épargner ses vivres, Jean Bart débarque les équipages anglais; les officiers, prisonniers sur parole, se rendent à Christiansand, obtiennent une audience du gouverneur, et invoquent un traité passé entre leur Couronne, la Hollande et le Danemark, pour rentrer en possession de leurs vaisseaux. La Cour de France refusa toujours de souscrire à ce traité : cependant le gouverneur accueille la réclamation des officiers anglais, et impose des garnisaires aux trois prises. Jean Bart laisse faire. Il a pris ses précautions; les vaisseaux anglais sont « entrelassés et ancrés avec les vaisseaux de l'escadre »; nul ne peut les enlever contre son gré. Mais voyant « que ledit gouverneur le prenoit sur un ton trop haut avec luy et qu'il vouloit absolument favoriser les Anglois », il envoie de Christiansand, où il a dû venir, un de ses commissaires qui termine le transbordement de la cargaison (1) du *Prince-de-Galles* sur ses vaisseaux; monté sur une chaloupe armée, ce commissaire somme les dix garnisaires danois et leur sergent de déguerpir. Sans autrement s'embarrasser de leur refus, il coupe les amarres de la frégate anglaise, la remorque à une portée de pistolet sous le vent de l'escadre, et y met le feu. Il a la bonté de demeurer le long du bord pour sauver les soldats danois « quand il leur prendroit envie de se jeter à l'eau, ce qu'ils firent peu de temps après ». A la suite de cet incident, Jean Bart ne garde plus aucune mesure. Il enlève du *Torrington* tous les canons, qu'il transborde sur son vaisseau, et les

le *Torrington* un navire frété. — Cal. St. Pap. *Domestic*, 1693, pp. 426, 437; 1694-1695, p. 235. — Arch. Nat., *Marine*, B² 92 f. 357, 388, 389, 393, 395, 517, 518, 564, 599, 632; B¹ 15 f. 332.

(1) 99 saumons de plomb, 150 barils de harengs.

agrès et les mâts pour regréer le *Milford*, qu'il a décidé de ramener en France (1).

Entre temps, il s'est énergiquement plaint à M. de Bonrepos : un exprès apporte bientôt des ordres du roi de Danemark, et toutes difficultés cessent du côté du gouverneur de Christiansand. Jean Bart profite de ces bonnes dispositions pour vendre la coque du *Torrington* (2).

Les uns après les autres, les navires de blé passaient le Sund. Sous prétexte de mauvais temps, en réalité parce que leurs maîtres trahissent, plusieurs rebrous-sent chemin sur Copenhague. Beaucoup sont encore bloqués par les glaces dans les ports de la Baltique. Sans attendre davantage, lorsqu'une bonne trentaine l'ont rejoint, Jean Bart met à la voile (seconde quinzaine de janvier 1694). Il échappe aux deux escadres de Hollande et d'Angleterre qui le cherchent. Le capitaine James Gother, de la *Coronation*, qui croisait avec les quatorze vaisseaux de l'escadre anglaise, accourt en rade de Folkestone, d'où il informe très exactement les lords de l'Amirauté du départ et des forces de Jean Bart, à qui les vaisseaux anglais postés aux Dunes appuient une chasse jusqu'en rade de Dunkerque. Mais leurs mouvements ont été observés de la Tour; et Patoulet en personne est allé en mer au-devant de Bart pour l'avertir : il entre en sûreté à Dunkerque les vaisseaux de son escadre,

(1) *Mémoire touchant les prises que les vaisseaux du Roy ont autrefois menées en Nordvegue* (13 juillet 1707), s. Garay (?), commissaire. — Arch. Nat., *Marine*, B³ 142 f. 318.

(2) M. de Bonrepos lui recommande, trop tard, de ne pas brûler ses prises, et le roi de Danemarck récrimine à son tour parce que le *Prince-de-Galles* a été incendié dans les eaux de sa domination. — *Ibid.* B³ 97 f. 128, 174; B³ 142 f. 318; B⁴ 15 f. 332.

et tous les navires marchands qu'ils escortaient (1).

La nouvelle de cet heureux retour, parfois déformée, court aussitôt d'un bout de la France à l'autre, et partout répand la joie. Jean Bart est appelé à Versailles; le 19 avril, il a l'honneur, assez rare, de prêter serment entre les mains de Louis XIV, qui l'a nommé chevalier de l'ordre Royal et militaire de Saint-Louis (2).

Cette campagne avait été très dure. La fatigue des gardes de la Marine est telle qu'on ne peut songer à les rembarquer; le grand nombre des malades oblige à les hospitaliser jusque dans les magasins de la Marine préalablement évacués (3). Le 20 mars, l'ordre est donné de désarmer l'escadre; mais on travaille aussitôt à la réarmer, et les intendants s'occupent de lever mille matelots (4). Jean Bart n'a fait qu'un bond

(1) Ils font en entrant dans les jetées pour 5.000 livres de dégâts. — *Ibid.*, B² 97 f. 128, 202, 247, 501. — Sir John Trenchard et cap. James Gotther aux lords de l'Amirauté, 2 décembre 1693, 19 février 1694, Cal. St. Pap., *Domestic*, 1693, p. 416; 1694-1695, pp. 113, 234-236. — Guerre, *Arch. hist.*, 4210 n. 206. — Lettre de l'ambassadeur hollandais A. Van Citters aux Etats, 19 mars 1694, dans de Jonghe, *Geschiedenis van het nederlandsche zeevezen*, 4, 1, 492.

(2) Le duc de Grammont à Pontchartrain, de Bayonne, 24 mars 1694: « Je prens trop d'interest, Monsieur, à tout ce qui regarde l'Estat et vostre personne pour différer plus longtems à vous témoigner l'excès de ma joie sur l'heureuse arrivée de Jean Bart à Dunkerque, et de la flotte des Indes. C'est un coup de partie pour le Roy, et une marque visible que son étoile fortunée renouvelle de jambes, et que tôt ou tard elle terrassera ses ennemis et rendra leurs projets vains et inutiles. C'est aussi ce que je souhaite plus passionnément et avec plus de vérité qu'aucun de ses sujets, et je suis mesme persuadé qu'il me rendra la justice de le croire. » — Arch. Nat., *Marine*, B² 86 f. 113. — Jal, *Dict. Critique*, p. 121.

(3) Samuel Bernard remet au commis du munitonnaire ceux où il avait logé ses approvisionnements de grains. — Arch. Nat., *Marine*, B² 97 f. 635.

(4) Des chirurgiens examinent les malades « pour voir si le désir de revoir leurs familles ne les fait pas se dire bien portants »; on ne les laissera pas partir sans avoir reçu les soins nécessaires. — *Ibid.*, B² 97 f. 220, 233, 237, 240, 241, 362, 457, 96 f. 54.

jusqu'à la Cour : le 26 avril, il a déjà assisté à la carène de ses six vaisseaux (1).

II

LE COMBAT DU TEXEL (29 juin 1694)

Patoulet lui communique les nouvelles qu'il reçoit de la mer. Les croiseurs et les corsaires ennemis ont beau jeu, maintenant que le gros des forces navales du roi combat dans le Levant. Le *Monmouth*, entre autres, avec plusieurs autres frégates, détruit ou prend dans la Manche une bonne partie d'une flotte de danois et de suédois qui amenaient de Nantes à Dunkerque des marchandises et des munitions de toutes sortes. Comme toujours, Jean Bart se renseigne de son côté : il fronce le sourcil le jour où il sait que les ennemis ont demandé à Nieuport vingt pilotes côtiers, et où ses amis les capres lui signalent seize gros vaisseaux croisant entre la Tamise et la Zélande pour l'empêcher de passer. Il est sûr de pouvoir les traverser à l'aller : son escadre est légère de voiles, et l'ennemi ne saura où elle est ; mais qu'advient-il au retour, lorsque la flotte confiée à son escorte lui ôtera la liberté de ses mouvements ? Pontchartrain lui affirme qu'il n'a pas tant d'ennemis à craindre. Le ministre se trompe du tout au tout.

(1) Patoulet a souligné les points sur lesquels il engage le ministre à lui demander des explications de vive voix : la nécessité de donner du gruaux aux équipages qui naviguent dans le Nord ; le manque d'entrain des armateurs : « Si vous vouliez entendre sur cela M. Bart, il pourroit vous expliquer (s'il veut dire ce qu'il pense) les causes de leurs mécontentemens. Je sçais qu'il les connoit par les relations intimes qu'il a avec les principaux armateurs, avec la plus part desquels il a mesme armé. » — *Ibid.*, B^o 81 f. 7, 91 f. 43, 60, 72.

Ayant affaire à un adversaire aussi redoutable, les Anglais épient désormais ses moindres mouvements, et s'en enquièreent par tous les moyens. Les lords de l'Amirauté enregistrent les informations fournies par un capitaine de paquebot récemment élargi de la prison de Dunkerque; ils en reçoivent par la voie d'Edimbourg, d'un capre hollandais qui a débarqué douze hommes dans le voisinage de Dunkerque et ramené deux habitants prisonniers. Les Commissaires du Post Office sont au nombre de ceux qui signalent le départ de l'escadre de Bart. Il va sans dire que les découvertes sillonnent la mer sans répit et envoient des avis. Non seulement le gouvernement anglais détache l'amiral Thomas Hopson contre celui « qui arrogamment s'intitule amiral des mers du Nord » (le document où Jean Bart s'affuble de ce titre reste toujours à découvrir !), mais encore, instruits de son audace, les lords de l'Amirauté souhaitent qu'une forte escadre protège les côtes anglaises : malheureusement, ils n'en ont plus une seule disponible. De leur côté, les Hollandais en lancent deux sur la mer du Nord, et Hopson compte les joindre pour, de concert, détruire l'escadre de Dunkerque.

Les motifs d'inquiétude ne manquent donc pas à « l'amiral des mers du Nord », d'autant que l'objet de sa mission s'ébruite, et que l'arrivée d'un envoyé de Pologne confirme les suppositions (1).

Cette mission devient terriblement ardue, et plus on va, plus sa réussite importe, puisqu'elle doit parer à la famine menaçante. Il faut que l'escadre gagne

(1) Arch. Nat., *Marine*, B² 98 f. 268 ; B³ 81 f. 112, 117, 122. — Cal. St. Pap., *Domestic*, 1694-1695, pp. 103, 113, 160, 186, 215, 258, 259, 262, 264, 265.

vivement la Norvège, où cent vingt navires de blé attendent son escorte; elle les conduira à Dunkerque et dans les ports de la Manche. Après quoi elle retournera au Nord, et, suivant le programme classique, détruira les pêcheurs, surprendra les flottes de Moscovie et celles des baleiniers, enlèvera des charbonniers pour « faire crier le peuple de Londres », et les vaisseaux qui reviennent des Indes pour faire de riches prises, cela jusqu'à la fin de ses vivres : le *Mémoire pour servir d'instruction au sieur Bart* n'oublie rien. La lettre qui l'accompagne contient, par chance, quelques passages heureux : « Sa Majesté compte beaucoup sur votre expérience et votre capacité. » Et la plus grande latitude est laissée au commandant. En cas de rencontre, le roi « veut qu'il se conduise suivant la nécessité... s'en remet à luy de prendre suivant les occasions le party le plus convenable ». Plus loin : « La confiance que sa Majesté prend en sa capacité, sa bonne volonté et son affection pour son service fait qu'elle ne luy prescrit rien de particulier sur cela ny sur les autres services qu'Elle espère qu'il trouvera moyen de luy rendre. » Si bien que Jean Bart médite l'occasion d'une nouvelle descente en Angleterre ou en Hollande : l'intendant, auquel il s'ouvre de ce projet, croit prudent de l'engager à ne rien entreprendre de pareil sans ordres précis (1).

Le 20 juin, l'escadre est en rade : le *Maure*, monté par Jean Bart, avec son fils, garde de la Marine, et parmi les officiers Jooris Van Crombrugghe, lieutenant de frégate légère; le *Fortuné*, capitaine de La Peau-

(1) Arch. Nat., *Marine*, B² 96 f. 118, 98 f. 461; B³ 92 f. 160; B⁴ 45 f. 334. — Bib. Nat., ms. nouv., acq. franç., 9392 f. 160. — Les *Instructions* sont datées du 29 mai.

dière ; le *Jersey*, capitaine de Pontac ; le *Comte*, capitaine d'Oroigne ; le *Mignon*, capitaine de Saint-Pol-Hécourt ; l'*Adroit*, capitaine de Salaberry de Benneville ; enfin, pour aller à la découverte et porter les avis, une corvette de six canons, la *Biche*, capitaine Du Mesnil de Chamblaye (1).

Une négligence du commandant du *Fortuné* fait perdre à l'escadre l'occasion d'un bon vent pour quitter la rade. Jean Bart en est « fort fasché », et Pontchartrain déclare que si de La Peaudière ne répare pas sa faute, « de sa vie il ne commandera plus de vaisseau (2) ». Le mécontentement d'en haut finit par retomber sur le commandant de l'escadre ; ces retards lui nuisent dans l'esprit du roi : « Si S. M. s'apercevoit que le séjour de Dunkerque le rend paresseux, Elle enverroit dans ce port un officier général. » Cette menace est du 30 juin : Jean Bart a appareillé le 26 ; deux flûtes, le *Bienvenu* et le *Portefaix*, font voile de compagnie ; arrivées au cap Derneus, elles suivront leurs instructions particulières (3).

Le 29 juin, à trois heures du matin, l'escadre découvre, à environ douze lieues à l'Ouest du Texel, et le cap sur ce port, une flotte de plus de cent voiles. Jean Bart fait porter dessus jusqu'à cinq heures. Il reconnaît huit vaisseaux de guerre hollandais dont un contre-amiral, deux vaisseaux de guerre danois et un suédois, formant l'escorte des marchands. A deux portées de canon, il met en panne, envoie la *Biche* en reconnaissance, et convoque ses capitaines à son bord pour tenir conseil. La *Biche* passe sous le canon des Hol-

(1) Arch. Nat., *Marine*, B² 96 f. 105 ; B¹ 45 f. 133 ; C¹ 258 f. 178.

(2) *Ibid.*, B² 98 f. 534, 647, 675 ; B³ 81 f. 125.

(3) *Ibid.*, B² 98 f. 739, 99 f. 15 ; B³ 81 f. 128.

landais formés en arrière-garde afin de protéger la flotte, essuie leur feu, et prend langue avec les Danois. Du Mesnil de Chamblaye rapporte que ces navires sont ceux chargés de blé pour France. Guillaume d'Orange a donné aux vaisseaux de guerre hollandais comme aux vaisseaux de guerre anglais l'ordre exprès d'arrêter tous les navires de grains, et de combattre les vaisseaux des rois du Nord qui tenteraient de s'y opposer (1). Or, la veille, l'escadre du contre-amiral de Frise, Hidde de Vries, que Guillaume d'Orange a envoyé depuis le début de juin occuper la croisière entre Gøedereede et le Texel, s'est emparée de cette flotte, dont l'escorte danoise et suédoise n'a opposé aucune velléité de résistance. Et Hidde de Vries a passé la journée à examiner les papiers de tous les navires de blé (2).

A cette nouvelle, la décision du conseil de guerre est vite prise. Jean Bart déclare « qu'il falloit combattre et reprendre la flotte, ou y rester »; ses capitaines en conviennent, et chacun regagne son bord. Pour être moins embarrassé par le nombre des ennemis, Jean Bart tire de la *Biche* et du *Bienvenu* cent vingt hommes et les fait passer sur le *Portefaix*, dont il donne le commandement à son premier lieutenant, le capitaine de Court de La Bruyère. Il fixe ainsi l'ordre de bataille :

Le <i>Fortuné</i> ..	50 canons.	La <i>Princesse-Emilie</i> .	58 canons
Le <i>Comte</i> ...	40 —	{ L' <i>Oudenarde</i>	40 —
		{ L' <i>Oost-Stellingwerf</i> .	50 —
Le <i>Maure</i> ...	54 —	Le <i>Prince-de-Frise</i> ..	58 —

(1) *Ibid.*, B² 98 f. 46.

(2) Faute d'argent et par suite de la lenteur des armements, la Hollande n'a pas mis en mer les quinze vaisseaux de 64 à 32 canons ordonnés par Guillaume.

Le <i>Mignon</i> ... 30 canons ...	Le <i>Staden Lande</i> 30 canons
L' <i>Adroit</i> 44 — ...	Le <i>Zee-Reep</i> 34 —
Le <i>Portefaix</i> . 24 — ...	Le <i>Schermer</i> 44 —
Le <i>Jersey</i> 30 — ...	La <i>Ville-de-Flessingue</i> 34 —

Les vaisseaux hollandais sont commandés respectivement par les capitaines Van der Lith, Van der Hœven, Van der Weppelen, le contre-amiral Hidde de Vries, le capitaine de Veer, le commandeur Bucking, les capitaines G. Van Hoogenhoeck et Holthuysen.

L'escadre française reste en panne jusqu'à ce que le *Portefaix* soit paré. L'ennemi en profite pour s'élever un peu au vent et revirer de manière à couper la flûte. De Court de La Bruyère, « sans s'en estonner », passe entre le second et le troisième vaisseau hollandais, essuie la bordée des quatre qui suivent, et prend son poste.

Alors Jean Bart brusque l'attaque pour annuler la supériorité de l'ennemi. Il fait le signal d'abordage, et « d'aller le sabre à la main ». Chacun obéit sans s'arrêter à la canonnade ennemie. Lui-même, le premier, joint le contre-amiral hollandais : « Il avoit mesme dessein que moy, dit Jean Bart, il ne tarda pas à s'en repentir (1). »

Le commandant du *Maure* a promis dix pistoles pour le pavillon du *Prince-de-Frise*, et six pour l'en-seigne de poupe : un jeune contremaître, un provençal, saute des premiers à l'abordage, et grimpe vivement au grand mât du *Prince-de-Frise* ; Hidde de Vries

(1) *Deuxième rapport de Jean Bart*, 11 juillet 1694. C'est toujours sa même tactique de s'attaquer personnellement au commandant ennemi. — *Ibid.*, B¹ 45.

devine son dessein, et lui tire un coup de fusil, puis un second ; le contremaître a la main et la cuisse traversées : il noue sa cravate autour de sa cuisse, enveloppe sa main de son mouchoir, continue son ascension, et décroche le pavillon dont il se fait une ceinture. Il court alors sur la dunette ; déjà il a enlevé à moitié le pavillon de poupe, quand Hidde de Vries, s'en apercevant encore, lui lance un coup d'esponçon dans la fesse ; le provençal lui décharge cette fois un si grand coup du pic de sa hache d'armes à la tête qu'il le renverse, l'œil crevé. Il achève de conquérir son second trophée, et les porte tous deux à son commandant (1).

Moins d'une demi-heure après que Jean Bart a pris pied sur le vaisseau ennemi, Hidde de Vries a le bras gauche cassé d'un coup de mousquet, deux coups de sabre sur la tête en plus du coup de hache d'armes, et un coup de pistolet dans l'estomac. Son capitaine en second et deux de ses lieutenants sont tués, son troisième lieutenant blessé, et plus de cent quatre-vingts hommes hors de combat. Les Français sont maîtres du *Prince-de-Frise*. Le *Maure* n'a perdu que trois tués et vingt-sept blessés, mais il est entièrement désarmé. « On ne peut se figurer l'horreur d'un combat d'une demi-heure sur un vaisseau abordé, où six ou sept cents hommes se trouvent mêlés, dans un espace d'environ six-vingt pieds de long, et de trente de large, s'écharpant à coups de haches et de sabres, s'éventrant de coups d'esponçons et de hallebardes, s'assommant de boulets, et se mutilant par des éclats de grenades. Cela, joint au bruit du canon et des cris des mou-

(1) *Ibid.*, B² 99 f. 158 ; C¹ 254. — *Mercure Galant*, juillet 1694, p. 181.

rans, forme un bruit qui ne se peuvent décrire. »

Le *Mignon*, matelot du *Maure*, a attaqué le *Stadenlande*, matelot du *Prince-de-Frise*; arrivant vent arrière, il lui lâche sa bordée à double charge en le prolongeant, le mitraille de sa mousqueterie, le crible de ses grenades, et l'accroche de ses grappins. Les chaînes ayant rompu, le *Mignon* court un peu de l'avant, revire, et, après une deuxième décharge générale, accroche solidement cette fois le *Stadenlande*. Si le chevalier de Saint-Pol ne s'y opposait, tout son monde aurait sauté à l'abordage. Le gaillard d'avant est bientôt conquis, mais l'ennemi résiste vigoureusement sur le gaillard d'arrière, puis dans la grande chambre, et enfin entre les deux ponts. Les Français y pénètrent par les écoutilles et jusque par les sabords de la batterie basse : et voilà encore un vaisseau qui se rend. Un garde de la Marine, d'origine irlandaise, Dailly de Saint-Vidal, « fort petit, âgé de dix-sept ans », fut le premier à l'abordage ; il attaque un lieutenant ennemi, que seconde un matelot ; il casse la tête du matelot d'un coup de pistolet, lutte une demi-heure avec l'officier, en reçoit trois coups de sabre sur la tête et un très dangereux sur le bras, mais il a envoyé deux coups d'épée dans le corps de son adversaire, « qui est du moins en aussy mauvois estat que luy ». Le capitaine hollandais, Henri de Veer, ses deux lieutenants et l'officier commandant les soldats sont dangeureusement blessés, uniquement par des armes blanches ; ils ont soixante hommes tués et quatre-vingts blessés. Le *Mignon* n'a que sept tués et trente blessés, mais lui aussi est « tout désesparé », et l'on s'occupe à le regréer de suite. Dans la chaleur de l'action, « il a esté impossible aux officiers d'empes-

cher le pillage de toutes les hardes et autres affaires qui se sont trouvées entre deux ponts et dans les chambres des officiers. Tout ce qu'ils ont pu faire a esté d'empescher le capitaine et les deux lieutenants d'estre dépouillez ».

Le *Fortuné* a accroché la *Princesse-Emilie*, qui profite de ce qu'un boulet coupe la chaîne pour déborder et faire vent arrière. Donnant en passant sa bordée au *Studenlande* entre les deux abordages du chevalier de Saint-Pol, le *Fortuné* vole au secours de l'*Adroit*, auquel le *Zee-Reep* s'est rendu, quand les grappins manquent : le lieutenant de Fricambault est tué en voulant entrer l'épée à la main sous le gaillard où l'ennemi s'est retranché; l'enseigne de Gabaret, blessé, sûr qu'il n'y aura pas de quartier pour lui, se précipite à la mer malgré sa blessure : il se sauve à la nage. Salaberry de Benneville, voyant arriver sur lui la *Princesse-Emilie* débarrassée du *Fortuné*, envoie sa chaloupe reprendre son monde sur le vaisseau qu'il a abordé. L'heureuse intervention du *Fortuné* le tire de ce mauvais pas, et le *Zee-Reep*, en définitive, est pris.

L'*Oudenarde* s'est rendu au *Comte*, quand là aussi les grappins manquent : l'*Oost-Stellingwerf* donnant vergue à vergue sa bordée au *Comte*, le désempare de toutes ses manœuvres, et l'immobilise. D'Oroigne reçoit encore à portée de pistolet les décharges de deux autres des hollandais. Il ne peut que riposter. Quant au *Jersey*, le navire qui lui revient dans l'ordre de bataille manœuvre pour éviter l'abordage, et y réussit.

A ce moment du combat, les Hollandais qui ne sont pas pris ne voient plus le pavillon flotter au grand

mât de leur amiral : c'est le signal de la débandade. Le *Jersey*, le *Comte*, l'*Adroit*, le *Portefaix* se lancent à leur poursuite. Mais Jean Bart arrête la chasse : ses autres vaisseaux sont trop désemparés pour y prendre part, et il est plus urgent de ramasser les navires de blé : aucun n'échappe. Seul, un écossais qui s'était sauvé est repris le lendemain par la *Biche*, séparée de l'escadre.

Dans la soirée, les vaisseaux délabrés sont remis en état de faire voile. Le 3 juillet, l'escadre rentre à Dunkerque avec ses trois prises et trente navires de blé ; le reste continue sa route sous l'escorte des deux danois et du suédois, escorte bien illusoire puisqu'en traversant le Pas-de-Calais quatre navires de Stettin de la flotte sont pris par un vaisseau anglais de quarante canons : au lieu de les défendre, le vaisseau suédois les accompagne en Angleterre, sous prétexte d'y porter sa réclamation. « Quels ordres a-t-il donc reçus ? demande Pontchartrain à Bonrepos ; si ce n'est pas pour empêcher les navires d'être pris, son escorte est inutile ! » Tous les autres navires gagnent heureusement Dieppe et le Havre.

Le prix du blé tombe de trente livres à trois livres le boisseau.

Les cinq vaisseaux hollandais qui ont échappé sont retournés au Texel en désordre. L'Amirauté avait pour la première fois à déplorer la perte d'un pavillon amiral : elle mande les cinq capitaines à sa barre pour rendre compte de leur conduite. Deux d'entre eux sont lapidés dans la rue par la populace, qui les assiège dans un cabaret où ils se sont réfugiés et retranchés, et la sédition prend de telles proportions qu'on appelle la troupe pour les dégager. Le capitaine Van

Hoogenhoeck s'est sauvé en Angleterre; il revient en Hollande au mois de janvier 1695; l'Amirauté le fait emprisonner : il réussit à s'évader. Cependant l'affaire était encore à l'enquête en mars 1695; mais les nouvelles de La Haye à Londres disaient « qu'il en irait dur » pour les capitaines inculpés de n'avoir pas fait leur devoir.

Par jugement du 5 mai 1695, Van der Hoeven, Van der Weppelen, Holthuysen et Antony Van der Lith sont destitués, condamnés à la prison, à une amende de mille ducats d'argent chacun, et aux frais du procès. Van Hoogenhoeck, reconnu moins coupable, et qui avait bravement combattu Jean Bart deux ans plus tôt, pensait-on, est acquitté sous caution.

Le capitaine anglais Kiggin, à la tête de cinq à six vaisseaux, dont deux de cinquante à soixante canons, avait reçu l'ordre de se joindre à trois vaisseaux hollandais, et, un peu avant le combat, se trouvait à proximité. Il ne fait rien. Rentré en Angleterre, il passe en jugement.

En France, le retentissement de cette victoire est immense, et l'allégresse générale. Les capitaines sont unanimes à rendre justice à Jean Bart : c'est sa décision prompte et audacieuse, c'est le succès de son abordage qui ont décidé celui de tout le combat. Hidde de Vries « avoue qu'il n'a jamais été à une si belle feste, ny vu des hommes se battre avec tant d'ardeur et faire un si grand carnage ». Il dit mille choses à l'avantage de M. Bart, et a écrit en Hollande « que la consolation qu'il a est avoir été vaincu par des Héros ».

Seul, Pontchartrain juge à propos de faire ses réserves : « Il est certain que cette affaire est heureuse,

mais il y a aussi beaucoup de bonne conduite et de valeur dans ce que ledit sieur Bart a fait, et s'il avoit pris le party de mener luy-mesme au Havre les vaisseaux qu'il a laissé aller, il n'y auroit rien à désirer à cette action. » L'intendant, qui n'est pas suspect de tendresse envers Jean Bart, mais connaît les choses de la mer ; qui vient d'assister au débarquement de quatre cent cinquante-cinq prisonniers hollandais et de cent vingt-neuf « fort blessés », et s'occupe de les installer dans des granges parce qu'ils commencent à infecter l'hôpital (1) ; qui assiste à l'agonie de Hidde de Vries amputé de son bras par les chirurgiens, et constate que *tous* les officiers ennemis sont grièvement atteints ; qui trouve à l'inspection les vaisseaux du roi maltraités au point de ne plus pouvoir tenir la mer, l'intendant réplique poste pour poste au ministre une lettre extraordinaire pour un fonctionnaire, tant la chaleur de ses sentiments en fait éclater le moule administratif : « Je prends la liberté de vous dire qu'on ne doit point accuser M. Bart d'avoir manqué de mener luy-mesme au Havre les vaisseaux qu'il y a laissé aller, parce que son vaisseau ny les autres de son escadre n'estoient plus en estat de naviguer, presque tous leurs mastz estans coupez. Il faut luy rendre cette justice, et que son action est telle que peut-estre n'en trouvera-t-on jamais une semblable par toutes ses circonstances, lesquelles mériteroient, ce me semble, Monseigneur, que vous fissiez quelque chose pour

(1) Les prisonniers de Flessingue et de Rotterdam furent rendus de suite, ceux d'Amsterdam gardés, parce que, contrairement aux conventions, l'Amirauté de cette ville gardait les prisonniers français ; les officiers furent mis en prison à leur sortie de l'hôpital. On leur rendit à tous la liberté, lorsque l'Amirauté d'Amsterdam en eut fait autant pour les prisonniers français, ce qui ne tarda guère (18 juillet). — Arch. Nat., *Marine*, B² 99 f. 48 ; B³ 81 f. 146.

luy et pour les officiers qui l'ont si bien secondé. Je ne sçaurois vous expliquer avec quelle valeur et quelle bonne conduite cette action a été exécutée. Six vaisseaux moins forts que huit des ennemis ont eu l'audace de les attaquer; ils en ont pris trois, et trois autres auroient pareillement esté pris s'ils n'avoient évité l'abordage et pris la fuite, après s'estre débarassés de nos vaisseaux qui les avoient abordés. Vous me permettez, Monseigneur, de vous dire que cette action est grande et qu'il semble qu'elle diminueroit une partie de son esclat, sy le Roy ne faisoit quelque chose d'extraordinaire pour la récompenser.» Ce fut l'avis de Louis XIV (1).

Le neveu de Patoulet, embarqué sur le *Maure* en qualité de commissaire à la suite, avait, sitôt à terre, couru à Gravelines au-devant de son oncle qui revenait de Boulogne conférer avec le duc d'Aumont; le temps pour l'intendant de rédiger un bref rapport au ministre, et le commissaire galope sur la route de Paris. Il est devancé par François Bart, dépêché pour déposer aux pieds du roi le pavillon du *Prince-de-Frise*, et rendre compte du combat (2). Botté et

(1) *Deux Rapports* de Jean Bart, *Rapports* d'Oroigne, Saint-Pol Salaberry, La Peaudière, Du Mesnil de Chamblaye, Patoulet, et *Arrêt du Conseil des Prises*, Arch. Nat., *Marine*, B¹ 45 et C¹ 258 f. 178; B² 98 f. 46, 99 f. 105; B³ 84 f. 136, 138-143. — *Rapport du subdélégué de Desmadris, Guerre*, Arch. hist., 4257 n. 15, 16. — *Mercure Galant*, juillet 1694. — *Gazette*, 15 juillet 1695. — Vanderest, *Hist. de Jean Bart*, p. 113, a publié les deux rapports de Jean Bart; E. Mancel, *le Chevalier de Saint-Pol-Hécourt*, Dunkerque, 1905, br. in-8, p. 15, a publié le rapport de Saint-Pol. — Cal. St. Pap., *Domestic*, 1695, p. 315. — *Mercure Européen*, mai 1695. — *Lettre de Van der Hoeven aux Etats*, du 2 juillet 1694, de Jonghe, *Geschiedenis van het Nederlandsche zeewezen*, 4, I, 492-504, p. j. XIII, p. 564.

(2) Le rapport remis par François Bart est d'une extrême concision. Quelques jours plus tard, Jean Bart en envoya un second, plus détaillé, qu'il fit porter par de Court de la Bruyère. Pontchartrain estima qu'il aurait pu s'en dispenser. — Arch. Nat., *Marine*, B² 99 f. 99.

couvert de poussière, le jeune homme se présente devant Pontchartrain, qui ne lui donne pas le temps de changer son costume de voyage, le fait monter dans son carrosse, et le conduit à Saint-Germain, où se trouvait le roi. Après l'audience, le jeune Bart, « qui étoit en bottes et n'avoit pas coutume de marcher sur un parquet frotté », glisse et tombe en se retirant. « Le Roi poussa un cri et fit un mouvement comme pour lui aider à se relever; mais le jeune homme fut aussi promptement relevé qu'il étoit tombé. Le Roi dit, en riant: « On voit bien que Messieurs Bart sont meilleurs marins qu'équiers. » Et comme la nouvelle s'est aussitôt répandue à la Cour, la princesse de Conti veut connaître de la bouche même du messenger les détails de l'action. Elle l'envoie chercher, et « lorsqu'il eut fini, elle tira une fleur d'un bouquet qu'elle avoit alors, et lui dit: « Monsieur, présentez cette fleur à Monsieur vostre père, et dites-lui, de ma part, de la mettre à sa couronne de lauriers. » C'étoit Vénus qui couronnoit Mars. La princesse de Conti étoit la plus belle femme de son temps: Jean Bart étoit l'homme le plus courageux que l'on connût alors (1). »

Le roi exprime par lettres sa satisfaction aux capitaines de l'escadre, et aux officiers qui se sont distingués. Le 7 juillet, François Bart, qui monta à l'abordage aux côtés de son père, et le 10, Dailly de Saint-Vidal, sont nommés enseignes. L'intendant remet au contremaître du *Maure* une médaille d'or du roi (2). Et tandis que le pavillon amiral hollandais se balance aux voûtes de Notre-Dame, Jean Bart, pour sa magni-

(1) *Mémoires manuscrits de François Bart*, cités par Richer, *Vie de Jean Bart*, p. 98.

(2) « Il en a eu bien de la joye; il est guéry, et se rendra incessamment à bord. » — Arch. Nat., *Marine*, B³ 81 f. 166.

fique victoire, reçoit une magnifique récompense : Louis XIV lui accorde des lettres de noblesse (1). « Il est bien glorieux de commencer celle de sa famille, dit avec raison l'historien Faulconnier, par un grand nombre de services éclatans et par de belles actions : celle-ci fut si agréable à toute la France, où elle remit l'abondance, que l'on y frappa cette médaille, pour en conserver la mémoire. On y voit au bord de la mer la proüe d'un vaisseau, et sur le rivage la Déesse Cérès, qui tient des épis de Blé. La légende : *ANNOA AUGUSTA*, et l'exergue : *FUGATIS AUT CAPTIS Batavorum navibus* M. DC. XCIV, signifient : *La France pourvue de Blé par les soins du Roi, après la défaite d'une escadre hollandaise, 1694.* » La langue turque est comme cela, elle dit beaucoup en peu de paroles, observait justement Molière (2).

(1) « Cependant vous devez compter qu'en continuant à bien servir vous n'en demeurerez pas là », ajoute Pontchartrain. Jean Bart signe désormais : le chevalier Bart (août 1694). — *Ibid.*, B² 96 f. 141, 149, 99 f. 48, 71-73, 101, 158; C¹ 254.

(2) Faulconnier, *Deser. hist. de Dunk.*, II, 103.



CHAPITRE IX

GUERRE DE LA LIGUE D'AUGSBOURG

(1694-1697)

I

LE BOMBARDEMENT DE 1694

Pontchartrain ne laisse pas à Jean Bart le temps de se reposer sur ses lauriers. Dès le 7 juillet, il lui écrit ce qu'il attend.

D'abord un service plus éminent, si possible : la prise d'une flotte hollandaise de blé comptant cent cinquante voiles, dont M. de Bonrepos signale le départ de la Baltique sous l'escorte de six frégates de trente à trente-huit canons. Puis l'attaque d'une autre flotte hollandaise venant des Indes, et qui serait une proie enviable. Des escadres anglaises et hollandaises se tiennent prêtes à les protéger, mais pourront-elles se trouver partout à la fois ? Il faudrait encore que Jean Bart arrêtât un navire anglais de quarante-six canons, la *Réserve* ; ce bâtiment doit débarquer à Leith un partisan de Jacques II, le chevalier Macpherson, que les Anglais comptent « faire mourir après lui avoir fait souffrir la torture pour découvrir ses complices ». Les corsaires de force pourraient

aussi s'attacher à cette piste. Enfin, il serait « très agréable » au roi que Jean Bart enlevât trois corsaires d'Ostende, qui journellement détournent les prises envoyées à Dunkerque.

A vrai dire, nul enthousiasme n'excite les Pays-Bas espagnols à armer en course. D'un bout de l'année à l'autre, il n'y a pas en mer dix corsaires ostendais, encore sont-ce des convoyeurs qui de temps à autre croisent en course. Quatre ou cinq à peine sont de force. Mais on ne peut être plus avantageusement placé pour gêner les Dunkerquois. En 1694, ils leur ont enlevé pour deux millions de livres de prises depuis le début de la guerre; les liquidations apurées à Bruges en 1696 accusent une recette de 271.326 florins 15 s. 9 d., qui cependant laisse l'Amirauté en déficit de 139.450 florins 16 s. 9 d. Après la paix, en 1699, le reliquat liquidé monte encore à 70.629 florins 7 s. 9 d. Les petites frégates et les barques-longues armées en guerre ont aussi payé leur tribut; cinquante-sept lettres de marque originales dorment toujours dans un carton des archives de l'Amirauté, à Bruxelles: trois sont de Calais, trois de Saint-Malo, une de la Rochelle, deux de Dieppe, une de Saint-Jean-de-Luz, et quarante-sept de Dunkerque; dans le nombre, on compte deux frégates de deux-cent-trente à deux-cent-cinquante tonneaux, et vingt canons. Les Ostendais risquent des coups de surprise jusqu'en rade de Dunkerque: un de leurs capres de six canons seulement, aborde par deux fois la *Concorde*, un ancien vaisseau du roi qui s'appelait le *Bizarre* et avait été vendu à des particuliers; il y jette deux hommes, puis vingt: pas un, il est vrai, n'échappe aux quatre-vingts hommes de la *Concorde*; peut-être que cela « engagera les vaisseaux en rade

à se mieux garder (1) ». Le dommage causé par les Ostendais est, en somme, appréciable. Mais les préoccupations de Jean Bart sont ailleurs.

Il sait qu'une quinzaine de frégates anglaises et les huit vaisseaux du vice-amiral Van der Goes croisent uniquement contre lui. Il est à peu près certain de les éviter; encore faut-il que l'Amirauté de Dunkerque ne délivre pas d'expéditions à des navires destinés pour Ostende, comme elle vient de le faire. Il a descendu son escadre en rade, et une pareille inconséquence peut lui coûter cher (2). Il en éprouve le premier inconvénient; il a décidé d'appareiller le 3 août: le 2 au soir, une escadre ennemie paraît en vue du port. Ce sont dix vaisseaux hollandais et six anglais sous le contre-amiral Thomas Hopson. Ils croisaient depuis plusieurs jours dans les parages des bancs de Flandre; en communications fréquentes avec le bourgmestre de Nieuport, c'est par lui qu'ils ont su, dès le 25, l'intention de Jean Bart de mettre à la voile au premier bon vent. Guidés par des pilotes des bancs, ils se sont postés le plus près possible, de manière qu'aucun navire ne puisse sortir sans qu'ils le voient. A partir de ce moment, le port est étroitement

(1) Les capitaines ostendais s'appellent: Paul et Guillaume Beestem, bustel, Nicolas Derudder, Nicolas Vercruysse, Jacques Gherebrandts-Michel Mansvelt, François Contalès, Guillaume Van Beyer, Antoine Cornelissen, Mathieu Van de Walle, Gaspard Nebbens, Cornil Van Wetteringe. Le *Roy d'Espagne*, construit à Bruges en 1694, porte 66 canons et coûte 51.260 florins. La *Sainte-Marie* porte 60 canons. — Arch. Nat., *Marine*, B² 99 f. 48, 130, 159, 323, 417 f. 221; B³ 93 f. 122. — Bib. Nat. *Clairambault*, 880 f. 90. — Gilliodts Van Severen, *Cartulaire de l'Ancienne Estaple de Brugges*, IV, 496, 541, 544. — Van Den Bussche, *Inventaire des Archives du Franc de Bruges*, II, 1818-1827.

(2) Il n'a pu obtenir la frégate qu'il demandait pour armer en brûlot. — Arch. Nat., *Marine*, B² 99 f. 126, 159, 184, 185, 212, 290; B³ 81 f. 154, 158.

enserré; le chiffre des navires de blocus ne fera qu'augmenter.

Comme jadis du temps de Tromp, leur tâche est rude. Les Anglais sont renforcés par une division de la flotte du vice-amiral Carl Van de Putte, soit sept vaisseaux de soixante à soixante-douze canons, trois frégates de trente-six à quarante-quatre, et deux brûlots, que commande le capitaine Van Rechteren; mais ils n'ont aucune confiance dans les services que peuvent leur rendre ces vaisseaux alliés, qui arrivent sans être nettoyés, et par suite marchent à l'allure de chalands. Que Jean Bart s'évade: il sera impossible de courir après. L'amiral Hopson préférerait être en mer, avec une bonne escadre de vaisseaux du quatrième ou du cinquième rang, dûment nettoyés; il pourrait espérer suivre l'escadre de Dunkerque; et chacun surveillerait ses pêcheurs pour son compte. Ici, il lui manque des frégates légères pour aller à la découverte et chasser les corsaires, dont une vingtaine avaient gagné le large avant l'établissement du blocus, et qui, d'ailleurs, passent impunément entre les lignes: ils réussissent même à enlever le deuxième lieutenant du *Portland*, un vaisseau qui va porter le pavillon amiral! L'Amirauté de Dunkerque laisse sortir un flibot de Dantzig: deux Anglais du bord informent leurs compatriotes que l'escadre de Bart a double équipage; Hopson, qui manque de monde, se voit dans de mauvaises conditions pour attaquer; il a plutôt lieu de craindre lui-même une attaque. Justement, le 8 août, Jean Bart lui donne une alerte; mais l'appareillage qui émeut l'amiral anglais n'est que pour rétrograder dans les jetées les vaisseaux en rade. Le conseil des officiers les voulait rentrer au port; leur chef a obtenu

d'eux cette concession jusqu'à la prochaine maline. Pontchartrain, qui peu de jours auparavant pressait l'escadre de sortir malgré le blocus, éprouve maintenant des craintes : il la voudrait dans le bassin du roi, à l'abri des bombes. Le temps s'est gâté; le mouillage des Anglo-Hollandais, généralement dangereux, devient intenable. Plusieurs vaisseaux perdent leurs ancres et leurs câbles. Hopson estime que Jean Bart se moque d'eux, et n'appareillera que lorsqu'ils seront « réduits en miettes » par l'ouragan. Il ne rend là aucun service, et souhaite qu'on ne l'y laisse pas.

Loin de là : il va être incorporé à l'escadre de sir Cloudesley Shovel; la concentration se fera aux Dunes; pendant les allées et venues des forces alliées, la flotte de Van de Putte se joignant à Shovel, une forte escadre ne cessera de garder Dunkerque (1).

Ce n'est que le début de l'exécution du plan encore imprécis des Anglais. « Les projets que nous avons sur pied sont si frivoles qu'il n'est pas bien agréable d'en écrire »; ce passage d'une lettre du duc de Shrewsbury au roi cesse bientôt de correspondre à la réalité. Un ingénieur hollandais, le contrôleur général Meesters, a construit des machines infernales que l'on compte utiliser contre un port français. Elles sont un embarras pour lord Berkeley à la rade de Sainte-Hélène, mais feraient de bonne besogne contre Saint-Malo ou plutôt contre Dunkerque, que les gros vaisseaux ne peuvent approcher. L'augmenta-

(1) Arch. Nat., *Marine*, B² 99 f. 323, 324, 325, 346, 374, 458; B³ 81 f. 160, 166. — *Lettres* du contre-amiral Hopson au duc de Shrewsbury, et de ce dernier aux lords de l'Amirauté, juillet-août 1694, Cal. St. Pap., *Domestic*, 1694-1695, pp. 246, 247, 256, 257, 271. — *Lettres* d'Almonde aux Etats, de Van de Putte à l'Amirauté de Zélande, *Ordres* d'Almonde à Van de Putte, dans de Jonghe, *Geschiedenis Van het Nederlandsche zeeverzen*, 4, 1, 478, 510.

tion des forces de ce port, les injures que les alliés en reçoivent tous les jours, la présence de Jean Bart dictent aux Anglais leur choix. Et le plan se précise : pendant que les gros vaisseaux bloqueront le port, des frégates, des galiotes à bombe et les machines infernales détruiront les forts et l'entrée du havre, brûleront ou échoueront les vaisseaux de l'escadre si l'on peut les surprendre en rade. Les ordres partent, et l'exécution suit de près : lord Berkeley amène les vaisseaux et les machines ; sir Cloudesley est chargé de l'opération ; il fera l'*impossible*, quoi qu'il advienne, pour empêcher Jean Bart de sortir ; on le renforce de tous les vaisseaux disponibles ; le contre-amiral Hopson est placé sous ses ordres (1).

Il commence par se munir de pilotes anglais et hollandais connaissant bien les bancs, et s'attache à couper les communications de Dunkerque en envoyant des vaisseaux croiser au large de Gravelines. Il sait maintenant que Jean Bart a rentré son escadre, et qu'il n'y a plus aucune chance de la détruire. Hopson apprend par le maître d'un heu danois sorti de Dunkerque que les huit vaisseaux du roi sont espalmés de frais, approvisionnés et équipés, et que quarante à cinquante corsaires sont prêts à sortir ; il ne doute pas que Bart ne vienne l'attaquer en un moment où il est diminué de forces, pour aller ensuite visiter la côte nord de l'Angleterre et la ravager par le feu.

Shovel croise au large du Sud-Foreland et aux

(1) *Lettres* de Sir P. Leeds et du duc de Shrewsbury au roi, de sir John Trenchard à l'Amirauté, à lord Berkeley et au lieutenant-amiral Almonde, de Lord Berkeley à sir John Trenchard, de Shovel à l'Amirauté, de l'Amirauté à Shovel, *Minutes du Conseil*, mai-août 1694, Cal. St. Pap., *Domestic*, 1694-1695, pp. 153, 194, 218, 254, 255, 260, 266, 275, 279, 283-287. — De Jonghe, *Ibid.*, 4, II, 20.

Dunes. Meesters passe d'Ostende à Deal, et formule ses propositions. Il proteste contre les variations d'opinion des pilotes qui ont fini par décider le conseil de guerre à croire l'opération impossible, et ont fait perdre cinq semaines. Soutenu par l'amiral Almonde, le capitaine Van Toll, un des plus vieux de la Hollande, et Sir Martin Beckman, il est sûr du succès. On peut entrer par la passe Ouest dans la rade, longer les forts, les canonner et les détruire, et sortir par la passe Est; on ne bombarderait la ville qu'après la destruction des forts. Pour réussir, Meesters demande que ses machines infernales soient équipées de trente-deux hommes, que six frégates et quatre brûlots ne tirant pas plus de quinze pieds les soutiennent, avec toutes les chaloupes, brigantins, ketches, pinasses et boots disponibles, un officier dans chaque; que sir Martin Beckman soit prêt à occuper les blockhaus avec deux ou trois cents hommes. Si Bart était en rade, il faudrait douze frégates et huit brûlots. C'est aussi l'avis de Hopson. Meesters demande la direction de l'opération, et la promesse de récompenses en argent pour les pilotes et ceux qui se distingueront. Ces propositions sont soumises par l'amiral Shovel aux lords de l'Amirauté, qui les approuvent, et en ordonnent la prompte exécution (1).

La nuit du 19 au 20 septembre, les vaisseaux réunis aux Dunes passent à la côte de Flandre, joignent ceux qui s'y trouvent déjà, et le 20 vingt-deux vaisseaux anglais, à peu près autant de frégates, galiotes à bombes,

(1) *Lettres* de Shovel à l'Amirauté, et de l'Amirauté à Shovel, de Meesters à l'Amirauté, à Shovel, et au duc de Shrewsbury, de sir Martin Beckman et de Shovel au duc de Shrewsbury, septembre 1694, Cal. St. Pap., *Domestic*, 1694-1695, pp. 289-300. — Burchett, *Memoirs of transactions...*, pp. 233-237.

brûlots, et les machines de Meesters, mouillent à la fosse de Mardick, pendant que quatorze vaisseaux hollandais gardent la passe Nord.

A Dunkerque, on n'est nullement surpris. Depuis longtemps on se doute que les Anglais veulent boucher l'entrée du port et brûler les têtes des jetées. Certes, l'Amirauté eut le tort de laisser sortir des neutres qui ont fourni des renseignements précieux à l'ennemi, et l'on se demande par suite de quelle invraisemblable négligence une galiote contenant tous les câbles du *Maure* peut être enlevée presque contre les ouvrages du port! Heureusement, des mesures sévères interdisent à tout Hollandais de mettre pied à terre, lorsque deux petits bâtiments de cette nation se présentent avec une partie de la garnison de Pondichéry, rapatriée par les soins d'Omaer (8-11 septembre).

Du haut de la Tour, les guetteurs, et le plus souvent Jean Bart en personne, n'ont pas perdu une seule des allées et venues des vaisseaux ennemis, aux Dunes, du côté de Gravelines et parmi les bancs, ni leurs entrées et leurs sorties d'Ostende. Comme ils augmentent en nombre malgré que l'escadre soit rentrée de la rade dans le port, il devient évident qu'une attaque prochaine se prépare. Alors, on se félicite que l'escadre n'ait pas pris la mer.

Jérôme Phélypeaux, le fils de Pontchartrain, est venu organiser la défense avec le commandant de La Neuville et les officiers de la Marine. A Jean Bart échoit la mission la plus dangereuse : à la tête de six barques-longues et de onze chaloupes, il détournera les machines lancées contre les jetées, et tentera d'enlever les galiotes à bombes. De La Peaudière dirige

l'artillerie du Risban; de Pontac, celle du Château de la tête de l'Ouest; d'Oroigne, celle du Château de la tête de l'Est; de Rochemaure, celle du fort de Revers. On coule auprès de la jetée Ouest des bâtiments maçonnés pour gêner l'approche des machines infernales: le chevalier de Saint-Pol-Hécourt surveille ce côté avec du canon. Le commandant de La Neuville commence à établir une batterie de trente pièces sur l'estran à la laisse de basse mer, pour éloigner les galiotes. Des estacades ferment l'entrée du chenal. Les derniers navires demeurés contre la jetée Est sont déplacés. Tous les capitaines capres sont réquisitionnés pour la défense. Dès le 3 septembre, le capitaine Cochart, avec sa barque-longue, a exactement dénombré les forces adverses (1).

A la nouvelle que près de soixante bâtiments ennemis ont mouillé devant Dunkerque, les princes du sang qui sont à l'armée de Flandre accourent du camp de Wormseele: ce sont le duc du Maine, l'amiral de France comte de Toulouse, le duc de Chartres, Monsieur le Duc, le prince de Conti; le maréchal de Ville-roi a envoyé des troupes; il arrive en chaise roulante au petit jour. L'intendant Desmadris et « une grosse cour » accompagnent ces hauts personnages. Le maréchal, le duc du Maine et le comte de Toulouse assistent, du haut de la tour du Risban, aux épisodes de la journée du 22 (2). Le maréchal en trace de sa meilleure encre un alerte récit qu'il expédie à Louis XIV :

(1) Arch. Nat., *Marine*, B² 99 f. 402, 459, 462, 549 bis, 550, 559; B³ 81 f. 171-179; C¹ 258 f. 217. — Guerre, *Arch. hist.*, 1258 n. 116, 129, 134, 142, 143, 145, 146; 1259 n. 8, 19, 28, 54, 55, 64, 73, 94, 99, 143.

(2) Arch. Nat., *Marine*, B³ 81 f. 186, 188. — Bib. Nat., *Est.* Va 126.

« A Dunkerque, ce 22 septembre 1694, dix heures du matin.

« Je commence ma lettre ce matin, Sire, et ne la finiray que ce soir. Je mandé hier à Vostre Majesté que je partiroy à minuit sur la nouvelle que j'avois receu de M. de La Neufville. J'y suis arrivé à six heures du matin. Comme la lettre que j'eus l'honneur d'escrire à Vostre Majesté par la poste n'arrivera peut-estre pas si tost que mon courier, je vas quasy vous répéter les mesmes choses que je vous mandois. Je suis venu icy sur l'avis que la Neufville m'a donné que la flotte ennemie estoit mouillée à l'entrée de la rade de Dunkerque au nombre de soixante et tant de voiles, et qu'il n'y avoit pas lieu de douter que ce fust avec intention de bombarder la ville, ou tout au moins les forts qui sont à la teste des jettées, qui me prioit de luy envoyer quelques bataillons, n'en ayant que cinq assez mauvais dans la place. Je pris le party sur le champ de me rendre icy en toute diligence, et doné ordre aux régiments d'Aspheld et de Silly de dragons de marcher à Dunkerque, et à six compagnies de grenadiers avec quatre cens mousquetaires commandés par Mornay de s'y rendre aussi. Les dragons y sont arrivez à neuf heures du matin, et l'infanterie à trois heures après-midy. Je n'ay pas cru devoir laisser une place de l'importance de Dunkerque (1) dans l'aparence d'estre bombardée sans y envoyer au moins quelques troupes, pour contenir les peuples et les étrangers ; il faut dire à la louange de Mess^{rs} les Bourgeois qu'il n'y en a pas un seul qui témoigne la moindre inquiétude. Par dessus cela Mgr le duc du Mayne

(1) « Je croy que Dunkerque vous est si cher », dit-il plus loin.

y estant, et Mgr son frère, cela m'a engagé à plus de précaution. Je viens de visiter tous les travaux. L'on ne peut rien ajouter aux bonnes et sages précautions qu'a pris M. de la Neufville; il n'est question que de les bien faire exécuter. M^{rs} de la marine ne s'employent pas avec moins de chaleur pour se rendre utiles à vostre service, et je pense que la présence de leur amiral ne nuira pas à bien faire servir le canon, non plus que l'envie qu'ils auront de plaire au grand maistre de l'Artillerie, avec lequel la Marine a toujours quelques petites difficultés sur le fet des batteries dè terre, mais il n'est question présentement que de vous servir, et l'on ne parle des desmélés passés que pour les condamner.

« Les forts ont plus de canon et de munitions qu'on en peut désirer. L'on prépare des batteries à bombes le long de l'estran du costé de Furnes pour éloigner les galiotes. M. Bart les juge peu nécessaires parce qu'il les trouve trop éloignées; c'est un homme qu'on peut bien croire en fet de marine. Il commande les chaloupes et les barques longues pour deffendre l'entrée du canal et aller au-devant des machines infernales pour obliger ceux qui les conduisent d'y mettre le feu de bonne heure, employ que je ne luy envie point, mais qu'il embrasse de tout son cœur. Touttes choses sont disposées de manière qu'il y a lieu de croire que les ennemis se retireront avec honte de devant Dunkerque, s'ils s'avisent d'en aprocher de près. Je viens de les voir à l'entrée de la rade dans la vieille fosse de Mardick. Comme le vent et la marée leur est contraire, il faut attendre jusqu'à deux heures après-midy avant que de pouvoir mander à V.M. des nouvelles sûres de leur dessein. Il est onze heures du matin;

je ne feray partir mon courier que ce soir affin de mander à V. M. tout ce qui se sera passé dans la journée.

« A sept heures du soir. — Les ennemis ont mis à la voile à midy et demie, le vent estant au N. N. Oit. L'on a cru qu'ils retournoient sur leurs costes, mais l'on a sceu le moment d'après qu'ils venoient droit à Dunkerque. Il n'y a que partie de leur flotte qui a mis à la voile, leurs gros vaisseaux et plusieurs autres bastiments estant demeurés mouillés où ils estoient. Nous avons veu arriver en assez bon ordre six galiotes à bombes, cinq machines infernales, quatre frégates de trente à quarante pièces de canon, trois jakats, quelques autres bastiments et plusieurs chaloupes armées. Tout cela s'est venu mettre en bon ordre dans la rade de Dunkerque vis-à-vis les deux forts qui sont au bout des jettées, hors de la portée du canon. Il estoit plus de trois heures après-midy quand on a vu quelques bastiments s'approcher qu'on a jugé estre des galiotes à bombes. Il y en a eu une qui s'est avancée plus que les autres, qui venoit vent arrière droit à l'entrée du chenal. L'on a commencé pour lors à faire feu du Chasteau-Vert et de celui de Bonne-Espérance avec tant de succès que fort peu de temps après l'on a veu ce bastiment en feu, et les gens qui estoient dedans se retirer dans leur chaloupe, ce qui a fait juger d'abord que c'estoit une de ces machines. Mais les troupes ny les matelots n'en ont point esté intimidés, et elle a crevé sans avoir causé le moindre dommage, quoy qu'elle fust à moins de la portée du mousquet du Chasteau de Bonne-Espérance. Ensuite il s'en est approché une seconde sur laquelle on a recommencé à retirer avec plus d'ardeur; soit

peur de ceux qui la conduisoient ou l'effet de nostre canon, le feu si est mis d'assez loin, et la machine a sauté dans le mesme moment, en sorte que l'équipage n'a pu se sauver, ce qu'on a veu très distinctement. Il ne m'a paru rien d'extraordinaire dans ces machines, et il est heureux que la Marine de V. M. ayt veu ce qu'elle vient de voir pour ne pas faire grand cas de pareils artifices. Sur les cinq heures, les ennemis se sont rassemblés, et ont commencé à se retirer avec leur courte honte. Je ne puis assurer à V. M. s'ils mouillent en deçà du banc ou s'ils vont rejoindre leurs gros vaisseaux. Pendant le temps qu'ils ont esté dans la rade, leurs chaloupes en ont sondé tous les endroits. Voilà, Sire, la fin de la journée. M. Bart passera la nuit avec huit chaloupes armées à la teste du canal pour veiller à ce qui pourroit arriver cette nuit. Il faudra voir demain ce que les ennemis feront; s'ils paroissent, ils ne seront pas moins bien receus qu'aujourd'hui. M. le Duc du Mayne et M. le Comte de Thoulouze ont passé une bonne journée; ils se préparent demain au mesme plaisir. Je dépescheray encore un courier demain au soir à V. M. pour luy rendre compte de tout ce qui se sera passé. Soyez en repos, Sire, tout ira bien.

« J'oublois de vous dire, Sire, que nos chaloupes ont un petit étendart qui est demeuré sur l'eau de la première machine qui a sauté. Les ennemis n'ont jetté qu'une seule bombe de fort loin. Il est plus de huit heures, et j'apprends dans ce moment par M. de Pontac, qui commande au fort de Bonne-Espérance, qu'il a veu les ennemis jusqu'à l'entrée de la nuit qui alloient rejoindre leurs gros vaisseaux. »

Les machines qui ont explosé contenaient l'une

quatre-vingt-dix barils de poudre, et l'autre dix. L'explosion prématurée a été déterminée par l'attaque des chaloupes de Jean Bart qui n'a cessé de suivre de très près les mouvements des ennemis : son action les incommoda beaucoup plus que le supposait Villeroi. Ce même jour, la frégate du roi la *Railleuse*, armée par Jacques Géraldin et commandée par Robert Dunbar, revenant d'une croisière en course, rentre à la vue de l'ennemi, auquel elle tire trois ou quatre fois toute sa bordée.

La journée du 23 sa passe tranquillement. Le 24 au matin, les princes s'embarquent sur quatre barques-longues du roi ; accompagnés par la *Railleuse* et douze chaloupes que commande Jean Bart, ils sortent en rade « par promenade ; il faisoit très beau ». Dans la journée, vingt-quatre chaloupes ennemies longent la rade en sondant, et au signal d'un coup de canon toute la flotte met à la voile et suit la même route. La nuit du 24 au 25, neuf vaisseaux, une flûte et une quinzaine de barques se détachent de la flotte, pour entrer dans la rade le lendemain à deux heures après-midi et en ressortir à sept heures, sans avoir rien entrepris. Dans sa lettre de ce jour adressée au roi, le maréchal de Villeroi conta un autre événement qui avait marqué la nuit : « Jacob Bart, frère du capitaine Bart, qui estoit en course avec trois frégates, a passé miraculeusement cette nuit au travers de l'armée des ennemis avec trois prises qu'il avoit fait, mais malheureusement à la pointe du jour la marée luy ayant manqué, et s'estant veu au milieu de l'armée des ennemis, ses trois prises ont rangé la coste le plus près qu'elles ont pu pour essayer de se sauver, et comme la mer se retiroit elles ont échoué ; les ennemis ont envoyé

des chaloupes qui les ont brulés; les trois frégates sont rentrées heureusement dans le port. Le pauvre M. Bart perd deux mille escus aux bastimens qui ont esté brulés dont je suis bien fasché, car, en vérité, Sire, c'est un bon sujet et qui sert bien Vostre Majesté. Je l'ay chargé de veiller soigneusement de fermer l'entrée du canal toutes les nuits comme je l'ay marqué à V. M., affin d'éviter toute surprise. »

En effet, chaque nuit, Jean Bart monte la garde avec dix chaloupes sous le fort de Bonne-Espérance; il en poste deux à une portée de mousquet du fort pour l'avertir de tout ce qui approcherait, et lui donner en cas de besoin le temps de sortir avec le reste.

Enfin, le 26 au matin, l'amiral Shovel, se rendant compte de la vanité de sa tentative, lève l'ancre et se dirige sur Calais, pour de là retourner aux Dunes. Le seul bénéfice de son expédition fut de gagner une connaissance parfaite de la passe Ouest de la rade. Un vent contraire avait empêché le sondage de la passe Est. Meesters expliqua que la même raison ne permit pas aux pilotes de mener les navires contre les forts. Et le vice-amiral Van de Putte se plaignit de la négligence des Anglais qui, à son avis, envoyèrent trop tard les vaisseaux chargés de procéder au bombardement.

Le 25, M. le Duc et le Prince de Conti étaient retournés à Courtrai, et le Duc de Chartres à Furnes. Le 26, le duc du Maine et le comte de Toulouse sont à Ypres: le roi avait désiré qu'ils restassent à Dunkerque « tant qu'il pourra s'y passer quelque chose ». Villeroi se serait senti plus tranquille s'ils étaient partis plus tôt, « car il est bien difficile, de l'humeur où ils sont, de veiller à leur sureté ». Lui-même

quitte la côte et regagne son camp le 26 au soir (1).

Dès lors, Pontchartrain n'a de cesse que l'escadre ait remis à la voile : les avis de M. de Bonrepos signalent que plusieurs flottes de grains hollandaises viennent de quitter le Sund. Mais les vents demeurent hostiles. Jean Bart ayant accordé leur congé à quelques marins dieppois, d'autres désertent en assez grand nombre : un conseil de guerre les condamne ; ils sont décimés pour les galères, et le reste sert sans solde sur les capres dont on a réquisitionné les équipages (19-26 octobre). Le roi se désole de ces retards ; le ministre dose les encouragements et les reproches à chaque courrier ; il les assaisonne de raillerie : n'a-t-on pas dit au roi que M. Bart a manqué un vent favorable parce que cette heureuse conjoncture se produisait un vendredi ? Certes, le roi n'en a rien cru !

Il a raison, puisque c'est un 13 que l'escadre appareille, par un vent de Sud-Sud-Est ; elle enfile la passe de l'Est, et, dans le courant de l'après-midi, disparaît aux yeux du guetteur de la Tour. On tient prêtes des barques d'avis pour lui porter tous les renseignements qu'on se procurera sur les mouvements des ennemis : car d'autres la guettaient que l'amiral Shovel, qui à ce moment recevait l'ordre de l'éviter pour ne s'occuper que de convoier les flottes

(1) Jean Bart s'était plaint au maréchal qu'un officier des chaloupes, de Fontenay eût exécuté une sortie sans ordre ; Villeroi tance vertement l'officier ; les autres expriment leur mécontentement de cette ingérence de la Terre, dont ils rendent Bart responsable. — Arch. Nat., *Marine*, B³ 81 f. 186, 188, 189, 192, 195 ; C¹ 258 f. 205 ; — Guerre, *Arch. hist.*, 1259 n. 143, 149, 160-163, 171, 172, 178, 180, 183, 186, 189. — *Lettres de Shovel au duc de Shrewsbury et à l'Amirauté*, de Meesters et Beckman à Shrewsbury, Cal. St. Pap., *Domestic*, 1694-1695, pp. 304-308. — De Jonghe, *Geschiedenis van het Nederlandsche zeewezen*, 4, 1, 514.

marchandes anglaises ou hollandaises du Nord (1).

Le premier effet de son départ est de retarder celui de Guillaume d'Orange, venu à Orange-Polder pour passer en Angleterre : il préfère ne pas risquer de se faire enlever. L'escadre du marquis de Carmarthen, destinée à assurer son passage, se lance à la recherche de Jean Bart : Guillaume attend qu'elle soit rentrée « pour oser partir (2) ».

Jean Bart dépiste Carmarthen en filant sur Yarmouth, et de là sur Vleker. Un bon nombre de navires de grains pour la France s'y groupaient. Une intrigue de l'envoyé de Hollande en Suède, Van Heckeren, décide le roi Charles à user d'influence sur les maîtres pour leur faire rebrousser chemin, et même à en empêcher de continuer leur route. D'autres refusent l'escorte des vaisseaux du roi. En somme, neuf demeurent, et dix-sept seulement se rangent sous le convoi de Jean Bart. L'état de santé de ses équipages est déplorable : il perd environ deux cents hommes, et la maladie lui en immobilise près de quatre cents. Il s'efforce de combler quelques vides en attirant le plus de matelots possible, surtout les Français qui ont passé à l'étranger : il promet l'amnistie à ceux qui rentreront avec lui, et la corde aux autres.

Le 28 décembre, il quitte Vleker. Maints avis par-tis de Suède ou du Danemark ont donné de ses nouvelles en Angleterre. A hauteur du Texel, il se rap-

(1) L'escadre ne comprend que cinq vaisseaux : le *Maure*, cap. Jean Bart; le *Jersey*, cap. de Pontac; le *Mignon*, cap. de Saint-Pol-Hecourt; l'*Adroit*, cap. Salaberry de Benneville; le *Comte*, cap. de Court de La Bruyère. — Arch. Nat., *Marine*, B² 99 f. 499, 400 f. 170, 257, 320-350, 457, 405 f. 17; B³ 81 f. 201-208, 261. — *Ordre du roi* à Shovel, Cal. St. Pap., *Domestic*, 1694-1695, p. 336.

(2) *Rapport* de François de Smitter, 17 novembre 1694. — Arch. Nat., *Marine*, C¹ 258 f. 221. — *Gazette de La Haye*, 18 novembre 1694.

proche de la côte de Hollande. Vis-à-vis Flessingue, il découvre des vaisseaux ennemis deux fois plus forts que lui : affaibli de monde, embarrassé des navires marchands, il ne pourrait opposer qu'une faible résistance, et toute sa flotte serait sûrement capturée : au lieu de continuer sa route, il vire soudain comme s'il voulait entrer à Flessingue. L'ennemi le croit hollandais, et ne le poursuit pas. A couvert des bancs, il range la côte de si près que souvent il navigue par treize brasses d'eau seulement, et les deux derniers jours dans la brume ! « Tout autre officier que luy et qui n'auroit pas autant de connoissance de cette mer ne se seroit point encore si bien tiré d'affaire. » Cette manœuvre offre en outre l'avantage de lui éviter la rencontre de l'amiral Shovel, qui venait de quitter les Dunes avec dix-huit vaisseaux, dans l'intention de l'attaquer. Il entre heureusement à Dunkerque le 2 janvier. Seize des navires qu'il amène portent 30.000 setiers de blé ; le dix-septième est chargé de planches. Une barque d'avis l'a également manqué : elle lui portait une dépêche de Pontchartrain lui demandant s'il ne serait pas d'avis de rendre le bord à Brest, les Anglais ayant la ferme résolution d'employer tous les moyens pour le bloquer étroitement dans Dunkerque, « ce qui seroit tout à fait contraire au service de Sa Majesté (1) ».

Les nombreux malades de l'escadre sont transportés à l'hôpital. Une enquête informe sur la plainte des

(1) *Lettres* de l'abbé de Polignac, 29 janvier, 5 février, 18 mars 1695; *Instruction du roi de Suède*, 24 novembre-4 décembre 1694. — Arch. Nat., *Marine*, B³ 92 f. 90 et seq., et B² 400 f. 859, 406 f. 83, 209, 210; B⁴ 15 f. 58. — *Guerre*, *Arch. hist.*, 1305 n. 8, 1318 n. 38. — *Nouvelles de Paris et de Hambourg. Certificat de M. Butts*, Cal. St. Pap., *Domestic*, 1694-1695, pp. 295, 299, 418. — *Gazette*, 15 janvier 1695.

matelots du *Mignon*, du *Jersey* et du *Comte*, qui prétendent qu'on a diminué leurs rations. Il faut en hâte rhabiller de neuf les soldats, « qui en ont extrêmement besoin ». Et l'on travaille au radoub des vaisseaux.

Sitôt le désarmement terminé, Jean Bart profite du congé que le roi lui a accordé (1).

Cette année-là, un corsaire malouin de vingt-et-un ans avait enlevé, après un sanglant combat, un vaisseau anglais de cinquante canons, le *Nonsuch* : il eut la joie d'y trouver les commissions de Jean Bart et de Forbin. Le *Nonsuch* était le vaisseau qui les avait faits prisonniers en 1689.

Le jeune Malouin s'appelait Du Guay-Trouin (2).

II

LE BOMBARDEMENT DE 1695

Comme il arriva soixante ans plus tôt, la longueur de la guerre, l'activité hardie des corsaires ont ruiné le commerce de Hollande. Le peuple, écrasé d'impôts, pleure misère jusqu'au jour où il se soulève. Dans les grandes villes maritimes, des séditions éclatent ; la populace pille les maisons des bourgmestres et celles des officiers d'Amirauté. Les Etats ne savent plus où trouver des ressources. Et l'heure sonne de tenter un effort énergique.

Les Anglais en accompliront le principal. Ils se sentent assez forts pour dominer exclusivement les

(1) Arch. Nat., *Marine*, B² 405 f. 17, 406 f. 210-225.

(2) *Mémoires de Duquay-Trouin*, éd. Michaud et Poujoulat, p. 620.

mers. Leur amitié pour leurs alliés se traduit par des actes aussi peu amicaux que leurs manifestations de neutralité à l'égard de la France pendant la précédente guerre. L'Amirauté de Zélande a seule assez d'initiative pour copier les modèles des bateaux légers de Dunkerque, et seuls réussirent dans leurs croisières deux corsaires ainsi construits, le *Mercur*e et l'*Aurore*, capitaines Cornélis Danckers et Jacob de Mauregnault, de La Veere. Ils prennent même quelques capres dunkerquois. Or, c'est cette Amirauté de Zélande qui a le plus de raisons de se plaindre à la reine Anne : voici Flessingue, le nid de corsaires par excellence de la Hollande « à l'avantage des revenus de Sa Majesté », dont aucun capre ne peut aborder un port d'Angleterre sans que les capitaines, leurs frégates et leurs prises soient saisis sous les prétextes les moins justifiés ; n'importe qui s'arrogé le droit de les juger. Que peuvent des doléances, à l'encontre d'un procédé traditionnel de la politique anglaise (1) ?

Des deux côtés du Détroit, l'on sait que chacun se prépare à une action énergique. Des bruits véridiques circulent, concurremment avec d'autres d'une évidente fantaisie : ainsi ces « lettres secrètes » annonçant de France que « tous les corsaires formeront une flotte séparée, sous le commandement du chevalier Bart, le pirate de Dunkerque (2) ».

En prévision d'une importante opération de l'enne-

(1) *Gazette*, janvier-février, 1696. — *Lettre* des Conseillers de l'Amirauté de Zélande à la Reine, Cal. St. Pap., *Domestic*, 1691-1692, p. 437. — De Jonghe, *Geschiedenis van het Nederlandsche zeewezen*, 4, II, 37, 38.

(2) Cal. St. Pap., *Domestic*, 1694-1695, p. 277.

mi dans les mers du Nord, le commandement de la Marine à Dunkerque est attribué au chef d'escadre comte de Relingue (9 mars 1695). Son autorité s'exerce jusqu'à Boulogne, y compris Calais. A partir du jour où il est informé que les flottes adverses ne tarderont pas à se mettre en branle, le comte de Relingue arme six barques-longues pour épier leurs mouvements. Il exerce les équipages de l'escadre à tirer l'artillerie des forts; il fait changer les mortiers trop puissants dont le tir ébranle la charpente des jetées. Il lance douze chaloupes neuves. Par crainte du feu, il gare dans les canaux une quantité de bâtiments entassés dans le port. Apprenant que les vaisseaux ennemis se concentrent à l'île de Wight, Pontchartrain se convainc que Dunkerque ni Calais ne sont menacés. Les rapports précis de Jooris Van Crombrugge le dissuadent; la *Hautaine* découvre trente-deux vaisseaux anglais aux Dunes, et cinquante-huit autres passant de la Manche dans la mer du Nord au début de juillet. Leur point de mire n'est pas douteux, et « S. M. s'attend que la Marine fera dans cette occasion tout ce qui se pourra faire pour mériter son estime, et pour luy donner des marques du zèle ardent qu'elle a pour son service (1) ».

Les capres marquent le premier coup de la campagne : plusieurs se réunissent au début de mai, attaquent une flotte anglaise allant d'Harwich à Rotterdam, l'enlèvent à peu près au complet, et y ajoutent sept flûtes bâties en Hollande qui naviguaient sous pa-

(1) *Mémoire pour servir d'instruction au comte de Relingue, chef d'escadre choisy pour commander dans le port de Dunkerque pendant la campagne de cette année 1695; Etat des officiers pour servir à Dunkerque*, Arch. Nat., Marine, B² 405 f. 53, 85, 120, 171, 407 f. 152, 550, 673-714, 408 f. 229, 238, 495, 423 f. 98; B¹ 46 f. 12, 13, 146.

villon de Suède. Ils rentrent ce butin à Dunkerque (1).

Pendant ce temps, et dans le courant du même mois, lord Berkeley, l'amiral Shovel, le capitaine Bembow et l'ingénieur Meesters sont entendus à plusieurs reprises par les Lords Justices. Une incertitude règne sur l'emploi de la flotte au cours de la prochaine campagne. Lord Berkeley, peu enthousiaste dès le début d'un projet d'attaque contre Dunkerque, s'en montre de moins en moins partisan. Vers le milieu de juin, on abandonne ce projet pour en adopter un contre Saint-Malo, puis l'on revient au premier. Lord Berkeley persiste dans son opinion qu'il échouera, et ne témoigne aucune confiance dans les machines de Meesters ; il est en désaccord avec sir George Rooke sur tous ces points. Il ne s'incline que devant l'ordre formel du roi. Les frégates et les galiotes à bombes, radoubées à Porstmouth, le rejoignent ; le 4 août, il mouille avec toutes ses forces à la fosse de Mardick.

L'amiral-général Philippe Van der Goes commande l'escadre hollandaise de la mer du Nord (2). Il détache sous le vice-amiral Almonde ses vaisseaux de plus de cinquante canons devant Dunkerque, et demeure sur la mer du Nord, dirigeant les mouvements d'une autre escadre (3) qui, en plusieurs divisions, croise de Blanckenberghe à Delfzyl. Lord Berkeley sera donc renforcé de onze vaisseaux hollandais de cinquante à quatre-vingt-quatre canons.

(1) Arch. Nat., *Marine*, C⁴ 254, 4 mai 1695.

(2)	1	vaisseau de	84	canons et	450	hommes.
	3	—	72	—	375-400	—
	3	—	60-64	—	310-325	—
	4	—	50-54	—	210-225	—
	3	—	40-46	—	200-210	—
	1	—	22	—	75	—

(3) 2 vaisseaux de guerre, 7 frégates, 3 snaus, 2 houckres armés.

Le conseil de guerre arrête son plan : on enverra dans la rade la prise le *Soldadoes*, les pinques *Penzance*, *Mermaid* et *Hind*, la première en tête, les autres suivant avec deux machines infernales et deux brûlots qu'on échouera contre le fort de l'Ouest; immédiatement derrière, le brigantin *Discovery* et l'*Express* s'apprêteront à ramener les hommes des machines dès qu'ils auront sauté dans leurs chaloupes; ces machines sont pleines de substances composées pour dégager une quantité de fumée épaisse; quatre vaisseaux de guerre hollandais en profiteront pour entrer en rade, jeter l'ancre, puis battre les forts en bois; ils ne se retireront que quand commencera la seconde attaque. Celle-ci sera menée par le *Lyme*, le *Maidstone* et deux ketches de guerre, suivant le processus de la première : deux machines et deux brûlots contre les forts en bois, deux brûlots et une machine contre le Risban, soutenus par quatre wellboats pour ramasser les chaloupes. Deux ou trois heures auparavant, toutes les galiotes à bombes auront bombardé le Risban et les forts en bois, avec l'appui de toutes les frégates disponibles; elles cesseront le feu au signal de la première attaque, une enseigne anglaise hissée au haut du mâât de misaine du *Charles-Galley* (1).

Les forces de la défense se répartissent ainsi : Jean Bart, qui a sous ses ordres les bellandriers chargés

(1) *Minutes des Séances des Lords Justices; Lettres de Berkeley à l'Amirauté, au duc de Shrewsbury, à Vernon; Procès-verbaux des séances du Conseil de Guerre à bord du Shrewsbury, mai-août 1695*, Cal. St. Pap., *Domestic*, 1694-1695, pp. 475, 476, 483-485, 496-501, 510, 513, 514; 1695, pp. 13, 14, 17, 18, 26-28, 30-32, 34. — *Resolution du Conseil de Guerre pour le bombardement de Dunkerque*, British Museum, mss. add. 21. 494 f. 38. — De Jonghe, *Geschiedenis van het Nederlandsche zeewezen*, 4, I, 565, p.; XIV, et 4, II, 20, 34, 37.

par ordre de M. de Montal de fermer l'entrée du port, commande au fort de Bonne-Espérance; le chevalier de Saint-Clair au fort Vert, le chevalier de Ferrières aux vingt-quatre pièces installées sur un ponton à l'entrée des jetées. Un corps de cavalerie garde la batterie établie sur l'estran. Le chevalier de Montgon et le marquis de Châteaurenault dirigent la manœuvre de dix-huit chaloupes. Le roi a accordé tous les crédits qu'on lui a demandés pour garantir la place de toute insulte.

L'amiral lord Berkeley attend pour prononcer son attaque d'être rejoint par les dernières frégates et galiotes à bombes, et par les vaisseaux hollandais. Le 10 août, il dispose de cent quatorze voiles, et, le 11, bien que ses pilotes nieupoitais aient déclaré ne connaître ni les bancs, ni les passes des environs de Dunkerque, il entre dans la rade. De neuf heures du matin à trois heures après-midi, il bombarde les forts et les chaloupes, sans succès. Un engagement avec ces dernières ne produit aucun résultat. Les machines et les brûlots de Meesters entrent en ligne, pilotés par des Hollandais; une attaque des chaloupes oblige à y mettre le feu beaucoup trop tôt. Quatre sont lancés en deux fois contre les jetées: accrochés avec un sang-froid et un courage admirables par les officiers des chaloupes, en particulier de Court de La Bruyère, ils s'échouent à l'Est et à l'Ouest du chenal et ne causent aucun dommage. Le jusant oblige plusieurs bâtiments anglais à courir leurs bordées à portée des forts: Jean Bart et de Saint-Clair prennent si bien leur temps que le feu de leurs canons force à s'échouer sur le Brack une frégate de vingt-huit pièces, trois galiotes et un autre petit bâtiment. L'ennemi les

remet à flot pendant la nuit, mais le lendemain la frégate s'échoue une seconde fois sous le feu des forts et la menace des chaloupes; quand le flot a suffisamment perdu pour qu'elle donne une bande qui ne lui permette pas d'utiliser son canon, Saint-Pol et Châteaurenault, malgré le feu de trois frégates hollandaises qui tirent à demi-portée de canon, l'accostent avec chacun quatre chaloupes. De Court de La Bruyère monte à l'assaut le premier, l'équipage se rend, capitaine et officiers compris, et la frégate est incendiée.

Les Français ont perdu un homme à l'attaque des chaloupes. Les douze cents bombes lancées par lord Berkeley ont tué un capitaine du régiment d'Humières, M. de Bordas, venu au Risban par curiosité, et n'ont pas causé pour deux cents livres de dégâts (1). L'insuccès des alliés est complet. Avant de se retirer aux Dunes, ils mouillent devant Calais, où ils se comportent fort mollement et en gens rebutés. « Car ils ont évité avec un très grand soing tous les endroits dont ils pouvoient estre battus du canon, et quoy qu'ils aient canonné le nouveau fort de Bois, ils l'ont fait de si loing et avec tant d'incertitude que de deux cents coups ou environ qu'ils ont tirés, pas un ne l'a touché. » Les chaloupes de Dunkerque ont coopéré à la défense de Calais. L'énorme dépense de cette expé-

(1) « Nous avions à la tête du chenal une ligne de chaloupes qui était opposée à une ligne semblable de chaloupes anglaises et hollandaises. L'ennemi avait en seconde ligne cinq frégates, en troisième ligne vingt bombardes, et en réserve plusieurs autres bâtiments. Le bombardement dura depuis huit heures du matin jusqu'à cinq heures du soir; dix bombes tombèrent dans le Risban, dont deux ou trois endommagèrent les toitures des bâtiments; les autres firent des trous dans les plates-formes. Une seule tomba dans le Château-Verd, aucune dans le château de l'Espérance, mais plusieurs sur ses bermes. La ville était trop éloignée pour pouvoir être atteinte. » — *Mémoire de Clément*, ingénieur qui a travaillé sous Vauban, cité par G. Michel, *Hist. de Vauban*, Paris, 1870, in-8, p. 150.

dition est en pure perte. Les Lords Justices enquêtent, confrontent le *Journal* de Berkeley et le *Rapport* de Meesters qui réclame ses frais, tandis que les capitaines des galiotes hollandaises passent en jugement.

De Court de La Bruyère est promu capitaine de vaisseau dans les quinze jours; une médaille est frappée pour commémorer cette action : « Elle représente dans le port de la Ville une galère à l'antique; au-devant on voit le débris d'une galiote, et en éloignement une bombe qui crève en l'air. » Et Faulconnier traduit la légende : *Dunkerca illaesa*, par : *Dunkerque bombardé sans aucun dommage* (1).

Le port est libre, mais le roi ne prend aucune décision concernant l'escadre. Le comte de Relingue et le commissaire de la Marine Lempereur proposent de la donner à armer à des particuliers : en haut lieu, on n'entre pas dans ces vues. Une lettre de Dunkerque annonce à Londres que Jean Bart se prépare à sortir avec une flottille de galiotes à bombes, sur quoi les Lords Justices estiment « qu'il y a beaucoup à craindre pour les côtes ». Mais c'est encore un faux bruit, et l'escadre n'entreprendra rien; on se contentera d'observer de près les mouvements de l'ennemi à l'aide des découvertes qui ne cessent d'être en croisière.

(1) Arch. Nat., *Marine*, B² 104 f. 371, 378, 473, 108 f. 497-524, 735, 758 (*Rapport* de Van Crombrughe). — *Rapport* de M. de Relingue et dossier complet, Bib. Com. Dunk., ms. *Recueil sur Dunkerque*, IV f. 1. et seq. — Cal. St Pap., *Domestic*, 1695, pp. 35-48, 343, 345. — *Guerre*, *Arch. hist.*, 113 n. 16, 116, 1314, n. 20 (*Lettre* de Vauban à Barbezieux), — Faulconnier, *Desc. hist. de Dunk.*, II, 105 et seq. — *Abrégé historique et chronologique de quelques-unes de celles des manœuvres et opérations des bélandriers de Dunkerque qui ont plus particulièrement influé sur le succès des armes de France*, s. l. n. d., 1791. — Lediard, *Hist. navale d'Angleterre*, III, 202. — Burchett, *Mémoires of transactions...*, pp. 277-281, 297. — *Lettre* d'Almonde aux Etats, et Sylvius, *Sacken van Staat*, 1695, f. 87, d'ap. de Jonghe, *op. cit.*, p. 22.

Quant aux corsaires, ils redoublent d'audace. « Il m'est très pénible, écrit Guillaume d'Orange à Heinsius, d'apprendre l'insolence des capres au Vlie; je pense certainement que c'est une grande honte et un grand dommage, et qui pourrait être facilement empêché par le Collège de l'Amirauté d'Amsterdam; mais ceux-ci ne pensent qu'à leur propre avantage et profit, ce qui est insupportable, et à quoi il conviendrait qu'il fût remédié par l'autorité de l'Etat. Ce à quoi je prie que votre seigneurie veuille tenir la main (1). »

Pendant ce temps, un congé de trois mois permet à Jean Bart de venir à Versailles faire sa cour à Louis XIV. Il revient à Dunkerque le 25 décembre : le lendemain, le roi lui signe un brevet de pension de deux mille livres, et, le 1^{er} janvier 1696, son fils, qui n'a que dix-neuf ans d'âge et deux ans de grade d'enseigne, est promu lieutenant de vaisseau (2).

(1) Kensington, 15-25 novembre 1695, dans de Jonghe, *op. cit.*, 4, II, 41, note.

(2) Un de ses frères, prisonnier à Plymouth, est gardé, alors que les autres prisonniers français sont relaxés. — Arch. Nat., *Marine*, B² 104 f. 649, 105 f. 193, 247, 109 f. 35, 112 f. 67, B³ 88 f. 104, C¹ 153 f. 40, — Cal. St. Pap., *Domestic*, 1695, pp. 52, 65, 327.



III

LA CAMPAGNE DE 1696

Louis XIV a résolu de tenter cette année une descente en Angleterre, au bénéfice de Jacques II. Il désigne Calais pour centre des préparatifs. Les corsaires de Dunkerque vont continuer à jouer dans les affaires d'Ecosse le rôle capital qu'ils ont toujours rempli, et que leur situation impose.

Guillaume d'Orange, dès le début de la guerre, a distribué aux corsaires anglais des commissions pour courir contre les Français. Ce n'est qu'en juin 1690 que Jacques II se décide à agir de même; il envoie des lettres de marque à Dunkerque, à Saint-Malo et dans différents autres ports. Aux corsaires qui en sont munis, Louis XIV donne les facilités nécessaires, comme il accorde lui-même des commissions en guerre aux partisans de Jacques qui les sollicitent. Il leur prête ses frégates; ses Amirautés mènent les procédures de leurs prises; sur le produit de ces prises et sur les rançons, l'Amiral de France ne perçoit pas son dixième, dont bénéficie le roi d'Angleterre (1). Des équipages entiers de corsaires se composent d'Ecosseis, d'Anglais, d'Irlandais; ils opèrent des coups de main heureux et surprennent des navires anglais

(1) Jacques II choisit pour percepteur de son dixième le receveur de l'Amiral, Louis Raulin. — Arch. Nat., *Marine*, B² 69 f. 2; C⁴ 254 (18 février 1692, 12 août 1693, 25 août 1694), 261 f. 12. — Frégates prêtées par le roi : la *Serpente*, la *Sorcière*, les *Jeux*, l'*Aurore*, la *Railleuse*. — *Ibid.*, B² 73 f. 612, 617, 74 f. 28, 83 f. 542, 89 f. 203, 91 f. 720, 96 f. 46, 99 f. 497, 100 f. 25, 109, f. 258. — Arch. Com. Dunk., 209, II, 83. — Guerre, *Arch. hist.*, 963 n. 23.

en Angleterre même. Leurs capitaines se nomment Robert Allen, André Bryan, Jacob et Jean Coffyn, Corner, Robert Dunbar, Antoine Fitz-Gerald, Géraldin, Daniel Mac Donald. Les plus intelligents et les plus sûrs vont en Ecosse sur de petits bâtiments chargés de marchandises propres à ce pays; un affilié jacobite les accompagne; il débarque, se renseigne sur l'état des esprits, remet des lettres, répand des pamphlets. Du jour où lord Middleton s'est emparé de l'île de Bass, c'est de Dunkerque que lui viennent les ravitaillements en vivres et en munitions. Jean Doublet, Ferdinand Van Danenbergh, Jooris Van Crombrugghe, Robert Dunbar y font de fréquents voyages, et Jean Bart fut, on l'a vu, sur le point d'exécuter une mission de ce genre. Le chevalier Géraldin assure la plupart de ces armements, ou veille à l'embarquement des munitions. L'île de Bass devient un point d'appui et un port de refuge pour les corsaires serrés de trop près. Au début de mai 1694, Robert Dunbar se présente comme de coutume avec un chargement : on répond à ses signaux de reconnaissance par des coups de canon. La veille même, le fort a dû capituler aux mains des Orangistes (1).

En vue de la grande expédition projetée pour 1696, Jean Bart procède à Dunkerque à l'armement du *Portefaix*, du *Bienvenu*, du *Milford*, du *Jersey*, du *Prince-de-Frise*, du *Zerickzée*, du *Stadenlande* : cinq sur sept sont de récents trophées ! Le port est

(1) Arch. Nat., *Marine*, B² 69 f. 272, 285, 438; B² 58 f. 57, 81 f. 100; C¹ 258 f. 60, 71, 86, 146, 148 (*Rapport de Dunbar*). — Ch. Bréard, *Journal de Doublet*, pp. 152 et seq. — Une découverte anglaise, le *Postboy*, capitaine Philips, venait de s'emparer, près de Dunkerque, du *James* de Glasgow, qui transportait des passagers de Bass à Dunkerque. — Cal. St. Pap., *Domestic*, 1694-1695, p. 234.

fermé. Cent cinquante bateaux pêcheurs et bâtiments de charge divers sont réquisitionnés pour transporter le corps de débarquement, tiré de l'armée du maréchal de Boufflers. Le lieutenant-général de Gabaret, investi du haut commandement des forces navales à Dunkerque, Calais et Boulogne, est autorisé à réquisitionner encore tous les corsaires, qu'il pourra faire commander par des officiers du roi, s'il le juge à propos. Une escadre de Brest vient se mettre sous ses ordres pour assurer le passage des bâtiments de charge.

Le 27 février, Jacques II part pour Calais. Le 12 mars, il inspecte rapidement les mesures prises à Dunkerque et le nouvel état des forts, où des canons de calibre moindre mais de portée plus longue (de 24 livres de balles et 10 pieds de longueur) remplacent les anciens canons de 36, afin d'éloigner plus facilement les brûlots ennemis. Deux cents matelots flamands servent les batteries, et dix-huit chaloupes sont constamment tenues armées (1).

Gabaret comptait partir le lendemain matin avec son escadre : vingt-cinq vaisseaux de guerre surgissent à point nommé pour l'en empêcher; ils mouillent d'abord devant le Waldam et Gravelines, puis devant Dunkerque. Les espions qu'y entretient l'ennemi l'ont renseigné exactement. Jean Bart et Boufflers conseillent à Gabaret de rentrer ses vaisseaux dans le port. On sait maintenant qu'une forte escadre sort de la Tamise, que d'autres se concentrent aux Dunes. Les forces mises en mer par les Anglo-Hollandais présentent une écrasante supériorité. Jacques II n'a plus qu'à s'en retourner à Saint-Germain. Après son départ,

(1) Arch. Nat., *Marine*, B² 114 f. 54, 115 f. 216, 307, 415-594, 117 f. 250, 544; B³ 93 f. 346; B⁴ 17 f. 38.

les vaisseaux ennemis se retirent sur leurs côtes (1).

On avait songé à réserver le *Solide*, le *Fougueux* et l'*Oiseau* pour tenter une diversion au Nord; on renonce à les utiliser de ce côté, de même que le *Portefaix*, le *Bienvenu*, le *Prince-de-Frise*, le *Stadenlande* et le *Zérickzée*, qui sont désarmés, et dont les hommes passent sur les vaisseaux de l'escadre que le roi destine à Jean Bart. Celle-ci se composera de sept vaisseaux et frégates des plus fins de voiles. Deux cents matelots de Normandie complètent les équipages; on embarque les trente gardes de la Marine alors à Dunkerque. Jean Bart prend à son bord Van Crombrugghe, qui « sçait la langue de Norwegue », et deux gentilshommes anglais, Selby et Trogmorton, qui déjà firent avec lui la campagne précédente. Il obtient que son beau-frère, François Vandermersch (2), qui sert en qualité de volontaire depuis le début de la guerre et fut blessé l'an passé à l'attaque d'une frégate anglaise de trente-six canons, soit embarqué comme enseigne sur le *Mignon* (3). Et son escadre est ainsi constituée :

le <i>Maure</i>	54 canons	Jean Bart.
le <i>Jersey</i>	40 —	d'Oroigne.
l' <i>Adroit</i>	44 —	Hurault de la Villeluisant.
le <i>Mignon</i>	44 —	de Saint-Pol-Hécourt (4).
l' <i>Alcyon</i>	38 —	de Saint-Pierre.
le <i>Comte</i>	40 —	Salaberry de Benneville.
le <i>Milford</i>	36 —	de Court de La Bruyère.
le <i>Tigre</i>	brûlot	de La Pomarède (5).

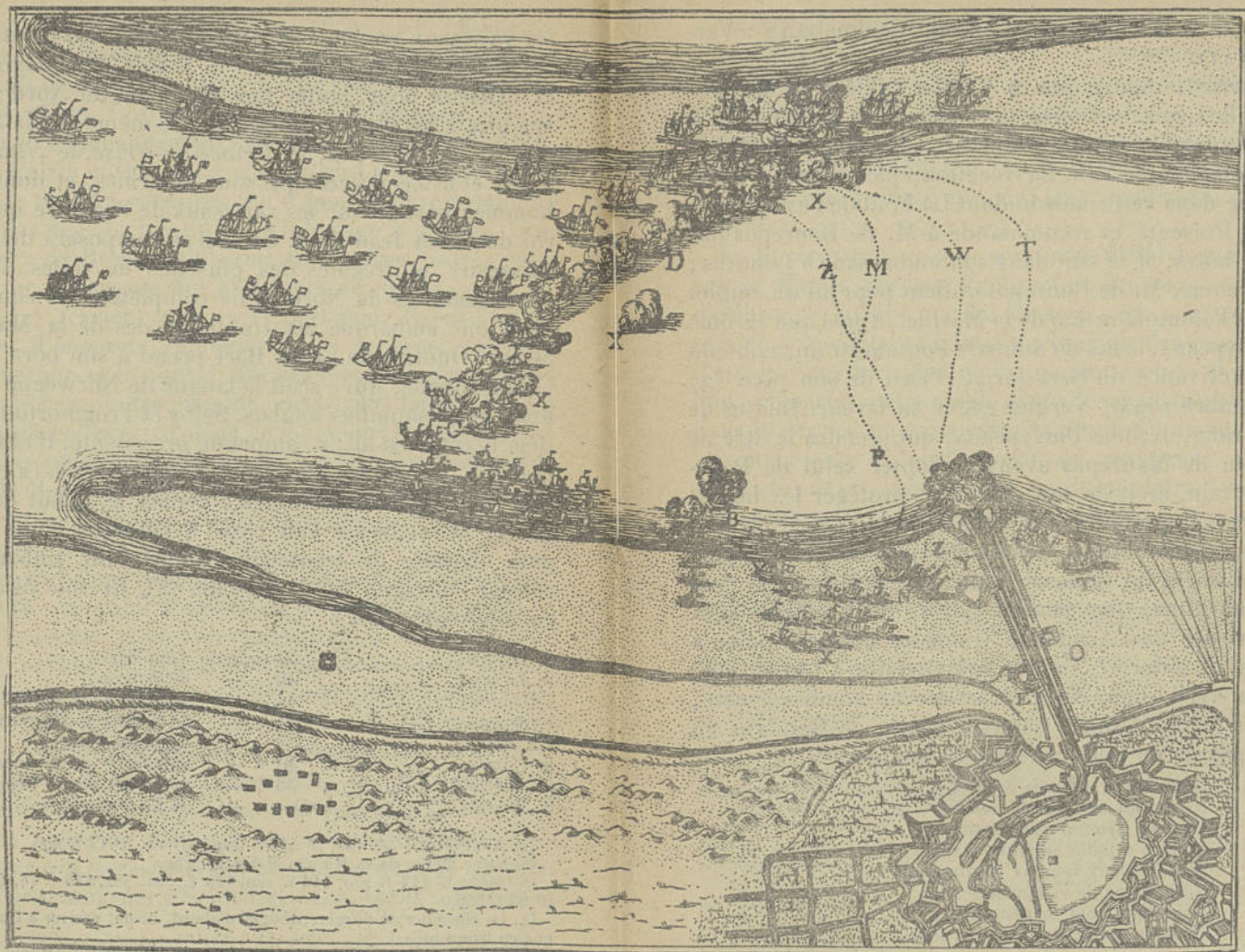
(1) Arch. Nat., *Marine*, B³ 415 f. 629-689, 720; B⁴ 47 f. 49.

(2) Frère utérin de sa femme, Marie Tugghe.

(3) *Ibid.*, B² 412 f. 230, 414 f. 100, 415 f. 720, 781, 416 f. 24, 48-52; B³ 93 f. 355.

(4) Le chevalier de Surgère, désigné d'abord, ne put arriver à Dunkerque en temps utile.

(5) Rentré des prisons de Plymouth le 7 octobre 1695. — Arch. Nat., *Marine*, B³ 409 f. 68.



Le Bombardement de Dunkerque en 1695.

Defreux del.

Major à la suite : Du Conseil. Commissaire : Vergier (1).

Curieuse figure que ce Vergier ! Fils d'un cordonnier de Lyon, bachelier en Sorbonne et petit collet, il entre dans la famille d'Hervart comme précepteur et y reste comme ami. Sa vocation épicurienne se développe dans cette maison dont La Fontaine est le familier. Présenté et recommandé à M. de Bonrepos par ses hôtes, il le suit dans son ambassade à Londres ; au retour, M. de Bonrepos obtient pour lui un emploi dans l'administration de la Marine. Après que Jérôme Phelypeaux, le fils du ministre Pontchartrain, a obtenu la survivance du Secrétariat d'Etat de son père (27 décembre 1693), Vergier gagne sa faveur. Infatué de son rang, Jérôme Phelypeaux, qui prendra le titre de comte de Maurepas avant d'adopter celui de Pontchartrain, croit de son devoir de protéger les belles-lettres ; il goûte fort les petits vers de Vergier, le prie de lui communiquer toutes ses productions, stimule sa Muse, et lui décerne le titre de Prince de la Poésie maritime, que peut-être, lui dit-il, « plusieurs Messieurs de l'Académie françoise auroient peine à vous disputer ». Nommé commissaire à Dunkerque, le 11 avril 1695, Vergier assiste au bombardement, après lequel il suit à Calais le comte de Relingue en compagnie de son collègue Lempereur.

Deux héros affamés de gloire
 Volent au secours de Calais :
 L'un est armé d'une écritoire ;
 L'autre a tajllé sa plume exprès.
 Ce sont deux fameux commissaires,
 Gens pleins de valeur et de soin :
 Tous deux sont ici nécessaires
 Pour supputer les coups de loin.

(1) Arch. Nat., *Marine*, B² 114 f. 96, 98, 105, 108 (*Liste des Etats-majors*).

Sa connaissance de la langue anglaise, ses relations à Londres et son poste actuel le désignaient pour accompagner l'expédition projetée pour le rétablissement de Jacques II. Son « unique occupation » devait consister à pénétrer les sentiments les plus secrets du roi et de lord Middleton, son ministre, et à savoir par eux toutes les nouvelles qui leur viendraient d'Angleterre.

En lui envoyant ensuite son ordre d'embarquement sur le *Maure*, Jérôme Phelypeaux lui recommande d'utiliser les loisirs que lui laissera certainement son service, à s'« égayer à faire quelquefois des ouvrages d'esprit » qu'il le prie de lui communiquer. Mais ce doux épicurien, cet aimable poète de salon, se montrait dans le service un commissaire d'une « humeur peu accommodante »; on l'accusait de négligence, d'être « dur, insultant, impérieux », et de se plaire à semer la discorde. Son caractère et celui de Jean Bart devaient fatalement se heurter (1).

(1) « Jecrois vous avoir fait assez connoistre par mes précédentes que vostre humeur peu accommodante dans le service me mettroit dans la nécessité de vous tirer de Dunkerque, ne me convenant pas d'avoir tous les jours des plaintes à discuter causées par vos procédés. » Jérôme Pontchartrain à Vergier, 2 novembre 1703, Arch. Nat., *Marine*, B² 170 f. 436. — « Le sieur Vergier : il n'est pas marié, et je n'ay veu personne qui fust instruit au juste de sa naissance, mais on le dit fils d'un barbier de Lyon, et que son premier mestier a esté d'enseigne à chanter. Il a de l'esprit et de l'érudition, il est agréable en compagnie, et fait de jolies poésies. Il travaille nettement, il approfondit parfaitement les faits, il possède en perfection l'anglois, et entend fort bien son mestier, mais il en néglige la plus grande partie des fonctions, et il aime si fort le lit, où il reste jusqu'à dix et onze heures du matin, et la bonne chère où il perce (*sic*) les nuits, qu'il s'en rend inaccessible à tous ceux qui ont affaire à luy, et que les affaires languissent longtemps entre ses mains. Il est dur, insultant, impérieux, et se plaisant à semer la discorde, mais au surplus dans une réputation de richesse qu'il soutient par sa manière de vivre, et qui luy donne un gros crédit sur la place. » 17 octobre 1712, *Mémoire sur les bonnes et mauvaises qualités et sur l'origine des commissaires de la Marine et commissaires aux classes du Département de Dunkerque*, Bib. Nat., ms. Clairambault, 870 f. 167.

Il semble que les instructions envoyées à Jean Bart soient purement de style : elles répètent les précédentes, à peu de variantes près ; avant tout, elles laissent au commandant de l'escadre toute initiative, et la plus grande latitude dans la conduite des opérations. Le roi a pleine confiance en lui ; Pontchartrain croit en sa capacité, et de plus est persuadé que la fortune le favorise (1). Au début de mai, trente-cinq vaisseaux ennemis mouillent hors des bancs ou croisent un peu au Nord de Dunkerque : Jean Bart déclare ne pas s'en embarrasser, et tous les officiers de l'escadre, qui « ont une très grande confiance en leur commandant, s'assurent que, s'il entreprend de passer, qu'il le fera (2) ». Quant à lui, un puissant aiguillon l'inciterait si son ardeur naturelle en avait besoin : pendant son dernier séjour à Versailles, le roi lui a dit « qu'il n'avoit pas esté aussy heureux cette campagne que les précédentes », et cette parole l'a piqué au vif.

Il prend ses dernières mesures. Il fait retenir sous divers prétextes un navire danois suspect de communiquer des renseignements aux vaisseaux du blocus. Il assure dans le plus grand secret son ravitaillement en Norvège. Journallement, les corvettes et barques-longues de Dunkerque, les chaloupes de Boulogne et

— Pendant cette campagne, Vergier devait prendre les ordres du commandant pour éviter le pillage des prises : le roi s'en prendrait à lui au cas où il s'en produirait. — Arch. Nat., *Marine*, B² 95 f. 70, 114 f. 68, 116 f. 203. — *Œuvres de Vergier*, Lausanne, 1750, in-12. — Em. Mancel, *Jacques Vergier* (1655-1720), Dunkerque, 1903, in-8.

(1) « Je ne vous feray pas cette lettre plus longue, me remettant à ce que vous jugerez à propos de faire pour l'employ des vaisseaux que vous commandez, et ne doutant pas que vous ne répondez à ma confiance et à la bonne opinion que j'ai eu de vous. » Le roi à Jean Bart, 30 avril 1696, Arch. Nat., *Marine*, B² 114 f. 130. — « Je suis persuadé qu'il réussira, car outre qu'il est très capable, il est aussy fort heureux. » Pontchartrain à l'intendant, *Ibid.*, B² 112 f. 313.

(2) *Ibid.*, B² 93 f. 45.

de Calais vont à la découverte, et on lui donne au fur et à mesure connaissance de leurs rapports. Afin de recevoir des avis le cas échéant, Jean-Bart laisse à l'intendant un mémoire des croisières qu'il projette; il en reçoit à toutes fins utiles la copie des signaux de reconnaissance des corsaires de Flessingue entre eux. Enfin la promptitude et l'intégralité de l'embarquement des équipages sont assurées par des mesures énergiques: on perquisitionne dans les cabarets et les maisons pour découvrir les hommes qui s'y cachent; un ban du commandant militaire, le comte du Châtelet-Lomont, frappe de vingt livres d'amende qui-conque retiendra chez soi un matelot français; ceux qui n'auront pas rejoint le bord en temps utile seront condamnés à servir sur les gardes-côtes avec une solde diminuée (1).

Cinq des vaisseaux sortent des jetées et mouillent en rade le 5 mai; les deux autres et le brûlot suivent, le 7. Ils sont retenus quelques jours encore par les vents contraires. Hors des bancs, vingt-deux vaisseaux anglais, du contre-amiral Bembow, et une division de l'escadre de van Zyll comptent les arrê-

(1) Au sujet du ravitaillement en Norvège: « Il est important que cela se fasse sans bruit, et c'est en cela que doit être votre habileté, parce que le salut de cette escadre dépend peut être de cela. » Pontchartrain à Jean Bart, 2 juin 1696. — Arch. Nat., *Marine*, B² 114 f. 114, 116 f. 23, 200, 296, 365, 508; B³ 93 f. 15, 25, 44, 45, 53; B⁴ 17 f. 39. — Sur cette campagne, cf. *Lettre de Jean Bart, de Conkalf, juillet*; *Relation de la navigation du chevalier Bart; Journal et Lettres de Vergier, Ibid.*, B⁴ 17 f. 190 et seq. — *Rapports de Charles Bateman, Jean Saus, Pierre Glasson, Nicolas Kicken, Gaspard Bart, ibid.*, C⁴ 263 f. 92-116. Et encore: *ibid.*, B² 113 f. 427, 116 f. 692, 763, 793, 117 f. 199, 233, 238, 254; B³ 93 f. 104, 111, 115. — Trois de ces pièces reproduites par Vanderest le sont trop incomplètement et trop inexactement pour qu'on le consulte avec certitude. — *Guerre, Arch. Hist.*, 1355 n. 46, 75, 116, 1356, n. 205: 1428, n. 79, 116. — Burchett, *Memoirs of transaction...*, pp. 316-319. — De Jonghe, *Geschiedenis van het nedertandsche zee-wezen*, 4, II, 84, 86, 90, 97, 101, 102, 107.

ter au passage. Un rapport de Calais signale quatre-vingts voiles aux Dunes, et le guetteur de la Tour annonce au large une flotte, dont la plus grosse unité bat pavillon amiral : sans doute est-ce Guillaume d'Orange qui passe sur le continent (15-16 mai).

Apercevant les vaisseaux français en rade, Bembow en personne s'embarque sur un esquif et s'en approche à un mille de distance pour bien les reconnaître. Le vent et la hauteur de la marée lui font juger qu'ils sortiront par la passe nord : il y dispose tous les vaisseaux sous ses ordres, anglais et hollandais : il n'en a pas assez pour fermer les deux autres passes. Ce jour-là, 16 mai, le temps était beau ; le lendemain, un brouillard s'élève ; Bembow détache un vaisseau pour surveiller la passe Ouest ; ce vaisseau ne voit rien. Le 18, une découverte anglaise s'approche du rivage : elle rapporte que l'escadre française n'est plus en rade. Et Bembow en conclut que Jean Bart est sorti par la passe Est, le long du rivage : sa conclusion est rigoureusement exacte. La veille, à dix heures du soir, Jean Bart, « bien content de commander une si belle escadre », met à la voile. Du bout de la jetée, le maréchal de Villeroi assiste, non sans émotion, à l'appareillage. Le boute-feu à la main, Jean Bart s'éloigne et disparaît : au jour, lorsque Bembow se lance à sa poursuite, l'escadre fine voilière est loin.

Des capres donneront bientôt de ses nouvelles, et débarqueront des blessés : d'abord Gaspart Bart et Jacob Rogier, commandant la *Revanche* et la *Fouine*, puis, acteurs dans l'affaire, les capitaines Charles Baeteman, Nicolas Kieken, Jean Saus, et Pierre Glasson.

Pendant un mois, Jean Bart établit sa croisière

tantôt entre le Vlie et le Sud du Dogger-Bank, tantôt entre le cap Derneus, pointe méridionale de la Norvège, et le nord du Dogger-Bank. Des Danois et des Suédois lui ont signalé le départ de deux grosses flottes marchandes, l'une de la Baltique, l'autre du Vlie. La croisière du Vlie au Dogger-Bank est leur passage nécessaire : il s'y tient définitivement. Le 17 juin, vers sept heures du soir, un grand nombre de voiles apparaissent à six lieues de l'escadre ; c'est, assurent quatre navires danois venant de Norvège, la flotte attendue de la Baltique : ils annoncent quatre-vingts bâtiments marchands escortés par trois convois anglais de cinquante à soixante canons, et deux hollandais de trente à quarante pièces. L'avis, à peu près exact quant aux marchands, est faux quant aux convois : tous cinq sont hollandais, et de moindre force.

Le conseil des capitaines adopte sans peine le plan de Jean Bart : on ne s'amusera pas à une canonnade qui donnerait aux marchands le temps de se sauver, et l'on abordera vigoureusement les convois. Vers la mi-nuit, deux petits corsaires viennent parler au *Maure* : ce sont Jean Saus et Pierre Glasson, dit Parrain, sur leurs barques-longues le *Saint-Jean* et les *Deux-Frères* (1). Ils ont quitté l'escadre quatre jours plus tôt, se sont mis en quête de la flotte hollandaise, et l'on découverte ; pendant trois jours, ils la harcèlent, mais, à leur approche, les bâtiments qu'ils menacent se rangent sous les convois et ils n'en peuvent enlever aucun. Ils rallient alors l'escadre, pour lui signaler l'arrivée de la proie attendue, et qui n'est plus qu'à trois lieues de distance. Pendant l'action, leur rôle est

(1) Armées par Nicolas Taverne. Elles ont 50 tonneaux, 6 canons, et la seconde compte en plus 6 pierriers.

indiqué: ils entreront dans la flotte pour rançonner et amariner le plus de navires qu'ils pourront, et ils couperont les manœuvres des autres.

A la pointe du jour, Jean Bart reconnaît la route de la flotte; il court deux bordées pour lui gagner le vent, fait le signal d'abordage, et arrive vent arrière. Il est à ce moment six heures du matin. Le *Jersey* tient la tête; derrière lui, l'*Alcyon*, le *Maure*, le *Mignon*, l'*Adroit*, le *Comte* et le *Milford*. Les vaisseaux hollandais sont, dans l'ordre de bataille:

le <i>Comte-de-Solms</i>	38	canons cap. Anthony Manart, le jeune.
le <i>Weldam</i>	38	— ...Isaac Sweers.
la <i>Maison-de-Ville-de-Harlem</i> ..	44	— ...Rutgert Bucking, chef de l'escadre.
le <i>Den-Arent</i>	24	— ...Halewyn.
le <i>Soestdyk</i>	44	— ...Van den Bergh.

Ils se tiennent étroitement serrés. Le *Maure* doit faire amener de son canon et de sa mousqueterie le *Den-Arent*, qu'ensuite amarine le *Milford*, avant de pouvoir aborder le commandant ennemi, où le volontaire anglais Trogmorton prend pied le premier. La *Maison-de-Ville-de-Harlem* se défend énergiquement; à neuf heures, elle capitule. Le *Jersey* s'est rendu maître du *Comte-de-Solms*, et l'*Alcyon* du *Weldam*. Comme il prolongeait le *Soestdyk*, le *Mignon* en reçoit une bordée, qui lui coupe ses manœuvres et brise sa barre de gouvernail. Après une demi-heure de canonnade vergue à vergue, le hollandais réussit à ralinguer ses voiles; il gagne alors au vent, mais de si près que son beaupré se prend dans l'arrière de son adversaire: le *Mignon* lui envoie sa bordée « si à

propos » que le *Soestdyk* ne peut plus qu'amener son pavillon.

Maître des convois, Jean Bart donne dans les marchands et les fait amener à coups de canon; ses chaloupes les coulent ou les brûlent. Jean Saus et Pierre Glasson se hâtent d'amariner ou de rançonner tout ce qu'ils peuvent, aidés de deux autres capres accourus au canon, Charles Bateman, sur le *Lambety* (1), et Nicolas Kieken, sur la *Bonne-Espérance* (2).

Au début de l'action, une flotte beaucoup plus nombreuse que celle attaquée par Jean Bart lui avait été signalée; elle n'avait pas tardé à disparaître. A sa place, treize vaisseaux de guerre et un brûlot surgissent à l'horizon, et arrivent vent arrière sur l'escadre française.

La flotte était celle du Vlie, dont Jean Bart escomptait la venue. Les vaisseaux de guerre sont la formidable escorte (3) qui l'accompagne, aux ordres du commandeur Arnold Manart.

A sa vue, Jean Bart met en panne et rallie les siens. Il retire de ses prises les hommes qu'il y a établis, charge le *Den Arent*, dont il a encloué les canons et mouillé les poudres, de prisonniers hollandais, conserve les officiers-majors et deux cent trente blessés, et allume l'incendie des vaisseaux qu'il abandonne.

(1) 30 tonneaux, 4 canons, 4 pierriers, 40 hommes, 5 mousses.

(2) 60 tonneaux, 50 hommes, 6 mousses, 6 canons.

(3) Les documents français indiquent seize vaisseaux et deux brûlots. Quatre des vaisseaux seraient restés à la garde des marchands, pendant que le reste allait attaquer Jean Bart. Nous nous en tenons aux chiffres fournis par de Jonghe, qui se base sur les documents d'archives des Amirautés hollandaises, lesquels concordent avec ceux de l'Amirauté anglaise.

Il indique pour cette escorte 2 vaisseaux de 72 canons, 2 de 64, 1 de 50, 2 de 44 à 46, 1 de 36, 1 de 30, 4 de 24 à 26, et le brûlot *Orange*. — De Jonghe, *Geschiedenis van het nederlandsche zeewezen*, 4, II, 90.

A une demi-lieue au vent de lui, les arrivants commettent la faute de mettre en panne pour tenir conseil. Voyant les flammes qui montent, ils font servir et recommencent la chasse.

Alors, Jean Bart exécute une manœuvre d'une admirable fierté : il attend froidement que l'ennemi ne soit plus qu'à deux portées de canon pour faire servir à son tour, et, tandis que les Hollandais le poursuivent toutes voiles dehors, il se retire sur ses deux huniers seulement, « laissant la mer toute couverte de vaisseaux en feu » !

La chasse continue jusqu'au jour. A l'aube du 19 juin, on n'aperçoit que trois des poursuivants à l'horizon ; à six heures du matin, on n'en distingue plus un seul.

La perte de l'ennemi est de quarante bâtiments ; celle en hommes ne s'est pu contrôler. Les capitaines Bucking et Halewyn sont tués, Anthony Manart et Sweers blessés. Les Français ont deux officiers, un sous-brigadier des gardes de la Marine et vingt-sept soldats ou matelots tués, et un officier, deux gardes de la Marine et cinquante-six hommes blessés (1).

De leur côté, les capres rentrent à Dunkerque avec quatorze blessés et quinze prises et rançons, auxquelles le roi prétendra part (2).

Jean Bart a rétabli sa croisière entre le Dogger-Banck et le cap Derneus, et s'est débarrassé de la plupart des prisonniers qui lui restent sur quatre

(1) Tués : Chevalier de Kergrais, capitaine en second sur le *Moure* ; de Bouchard, capitaine de frégate sur le *Jersey* ; Fremet, s.-brig. des gardes de la Marine, sur l'*Alcyon*. Blessés : Du Conseil, lieutenant de vaisseau, major à la suite ; d'Estapes et Jonan, gardes de la Marine.

(2) Bateman, 4 prises ; Saus, 3 prises et 3 rançons de 1900, 1400 et 1200 florins ; Glasson, 3 prises et 2 rançons de 6.000 et 5.000 livres de Hollande. Une prise de Kieken est reprise.

bâtiments danois en route pour l'Angleterre (1). Mais l'eau commence à lui manquer; la fièvre et le scorbut attaquent ses équipages; il compte bientôt cent quatre-vingts malades. Le 3 juillet, il entre en relâche à Conkalf. Parmi les derniers prisonniers qu'il y débarque, figurent des Dunkerquois et des Italiens, que les Hollandais avaient retenus de force : tous demandent à servir sur ses vaisseaux.

Partie des malades sont soignés dans une maison, partie sous des tentes; l'escadre se répare et refait ses vivres.

Chassées par un violent coup de vent, les frégates de Jean Saus et Pierre Glasson, suivies de deux prises, cherchent un abri au même port de Conkalf. Les autorités locales, toujours hostiles aux corsaires, installent des garnisaires sur leurs prises. En décembre précédent, un capre de Dunkerque avait réussi à s'esquiver avec la sienne, confisquant par la même occasion les garnisaires : des représailles s'ensuivent, et les Danois continuent à susciter des difficultés aux marins français. Jean Bart, auquel ceux-ci font leur rapport, obtient pour eux la levée des garnisaires, et l'autorisation de partir avec leurs prises (2); un pilote danois échoue l'un de leurs navires, qu'ils renflouent avec l'aide des chaloupes de l'escadre. Enfin, ils gagnent le large sans plus d'encombre. Ils sont chargés de la lettre qui relate le combat du 18 juin.

Après Saus et Glasson, voici que la *Railleuse* (3),

(1) Le corps de Bucking est confié à l'un d'eux, qui le débarque à Tynemouth. Les veuves de Bucking et de Halewyn reçoivent des pensions.

(2) L'une sera reprise, à sept ou huit lieues de Dunkerque, par deux frégates d'Ostende de vingt-quatre canons chacune. Sur l'autre, on trouve 4.000 patacons.

(3) 150 tonneaux, 16 canons, 125 hommes.

du capitaine Jamain, entre à son tour à Conkalf. Des vaisseaux de guerre anglais, également en relâche, veulent l'insulter, la menacent, menacent même ceux de l'escadre ! Certes, le roi de Danemark donne des ordres pour assurer dans ses ports le respect de la neutralité, mais ce n'est pas sans fondement que Louis XIV demeure inquiet jusqu'au jour où il apprend que Bart, « attentif et prompt à profiter du premier vent propre pour sortir », a repris la mer (22 juillet) (1).

Il va guetter, entre les Shetland et le cap de Stade, les flottes du Groënland et de Moscovie qui doivent revenir en août. Mais des vents forcés le font dériver à la cape jusqu'au 64^e degré Nord, et quatre coups de vent d'une violence extrême causent d'assez sérieuses avaries au *Maure*, au *Mignon*, à l'*Alcyon* et au *Comte*. Un navire suédois à qui il a parlé révèle sa présence à la flotte de Moscovie, qu'il manque de quelques heures : Pontchartrain s'imaginera que le suédois a voulu se venger de mauvais traitements; une enquête ayant démontré l'inanité de cette supposition, le ministre reprochera à Jean Bart de n'avoir pas retenu le navire neutre.

L'escadre n'a plus qu'un mois de vivres; des vents contraires ou des escadres ennemies pourraient retarder son retour : il est sage de rendre le bord. Crainte d'être affalée à la côte par la dérive, elle mouille le 1^{er} septembre à seize lieues nord-ouest du Texel. Le *Tigre* fait tellement d'eau qu'il faut renforcer son équipage de quatre hommes prélevés sur chacun des autres vaisseaux pour suffire aux pompes. Le 2, à cinq

(1) Arch. Nat., *Marine*, B² 415 f. 34, 356, 417 f. 367, 415, 801; C. 263 f. 106.

heures du matin, de nombreuses voiles paraissent à sept lieues au vent : treize vaisseaux de guerre s'en détachent et arrivent vent arrière. L'impossibilité de résister décide Jean Bart à appareiller et à se retirer, sans avoir pu distinguer la nationalité de cette escadre : « Quelques-uns la croient anglaise parce que le commandant avoit ce que les Anglois appellent la flamme de distinction. D'autres l'ont crue hollandoise parce qu'elle alloit fort mal. »

Un ouragan rejette Jean Bart au Nord ; il entre s'abriter une seconde fois à Conkalf, le 4 septembre. Il a autorisé Charles Bateman, rencontré en mer, à lui confier quelques otages de rançons. Ressorti le 24, il va trouver la mer du Nord littéralement couverte de vaisseaux de guerre lancés à sa poursuite : le 28, un contre-amiral hollandais avec huit vaisseaux de cinquante à soixante-dix canons manœuvre pour lui couper la route au Nord-Est, pendant que quatre vaisseaux anglais en font autant au Nord-Ouest. Il échappe. Le lendemain, le contre-amiral anglais Bembow le poursuit et cherche à l'envelopper de ses deux escadres de quatorze et de six gros vaisseaux, le serrant de si près que les deux vaisseaux de tête tirent quatre coups de canons sur le *Comte* et sur le *Mignon*. Une mauvaise manœuvre des Anglais sauve Jean Bart, qui les perd de vue à la nuit (1). Il revire sans que ses signaux soient aperçus des autres capitaines, et le *Maure*, séparé, rencontre le 30 au matin sept vaisseaux anglais en croisière au Nord de Dunkerque : quatre le joignent d'assez près, et trois le chassent

(1) Sur les allées et venues de Bembow courant à la recherche de Jean Bart et s'efforçant de protéger les marchands, cf. Burchett, *Memoirs of transactions...*, pp. 316-319.

jusqu'en vue de terre. A une heure, il mouille heureusement en rade de Dunkerque. Successivement le *Tigre*, puis le *Jersey*, le *Mignon*, l'*Adroit*, et l'*Alycon* enfin le *Comte* et le *Milford* arrivent la même après-midi, « de sorte que tout est, Dieu mercy, revenu à bon port, malgré les fourmilières de vaisseaux ennemis au travers desquels il a fallu passer », et que Jean Bart a évités « avec beaucoup d'adresse et de bonheur ». Huit jours plus tard, une frégate anglaise de dix canons est prise par la frégate de Cornil Saus, le *Soleil* (1) : on y trouve les ordres qu'elle portait à l'escadre bleue d'Angleterre, celle de Bembow, qui cherchait toujours Jean Bart (2).

Au total, avec sa petite escadre, il a pris cinq vaisseaux de guerre et en a brûlé près de quarante de commerce. Il a fait de onze à douze cents prisonniers. Il n'a pas rendu tout à fait impossible la pêche du hareng, mais le peu de pêcheurs qui sont sortis ne l'ont fait que sous escorte de vingt vaisseaux de guerre (3). A la nouvelle qu'il tenait la mer, une grande flotte de Moscovie sous huit convois a rebroussé chemin et n'a pas terminé son voyage. La grande flotte de la Baltique n'a accompli qu'un voyage au lieu de trois ou quatre qu'elle fait annuellement, et encore sous une puissante escorte. Par peur de lui, la flotte des Indes est sortie de sa route : elle est allée reconnaître les Orcades et ranger les côtes d'Ecosse avant de se risquer à gagner les Pays-Bas ; il l'a manquée de peu.

(1) 250 tonneaux, 30 canons, 166 hommes, 24 mousses, armateur Nicolas Taverner.

(2) Arch. Nat., *Marine*, B² 417 f. 238 ; B³ 93 f. 202 ; B⁴ 47 f. 194 et seq. ; C¹ 263 f. 122.

(3) 3 de 64 canons, 5 de 50 à 54, 7 de 30 à 38, 5 de 16 à 28. — De Jonghe, *op. cit.*, 4, II, 102, 107.

Pendant cinq mois, les alliés ont entretenu sur la mer du Nord cinquante-deux vaisseaux de guerre répartis en trois escadres : l'escadre bleue d'Angleterre du contre-amiral Bembow, et deux escadres hollandaises des contre-amiraux Mingder et Wanzel. Après avoir traversé vingt-deux vaisseaux anglais pour sortir de Dunkerque, Jean Bart en a traversé trente-trois de Hollande pour y rentrer. Pendant la durée de sa campagne, les capres, suivant la tactique traditionnelle, se sont groupés au hasard des rencontres en escadres volantes, jusqu'à quinze bâtiments ensemble, et ont impunément écumé la mer du Nord.

Cette fois, c'est l'Amirauté d'Amsterdam qui accable de reproches Guillaume d'Orange et Heinsius ; Guillaume proteste avoir donné tous les ordres en son pouvoir, sans rien négliger pour éviter les « malheurs » dont la marine a souffert. La consternation règne à Amsterdam et dans toute la population maritime et commerçante de la Hollande. Les denrées du Nord y atteignent des prix exorbitants. Le peuple réclame la paix à grands cris.

En ministre averti, Pontchartrain fait ses réserves. Certes, le commencement de la campagne fut « beau » ; mais il est fâcheux, à son sens, que la suite n'y ait pas répondu. L'intendant Céberet, successeur de Patoulet, s'est entretenu avec Jean Bart ; il a interrogé ses officiers. Ayant à pourvoir au soin de deux cents malades débarqués de l'escadre, il s'imagine combien la campagne fut rude. Sans nul doute il entendait Vergier gémir en prose avant de gémir en vers, Vergier, l'épicurien privé de ses aises et qui fut réduit en cours de route à emprunter une robe de chambre au capitaine de l'*Alcyon*. Un an plus tard, il écrivait encore :

Puisqu'enfin me voici de retour dans le port,
 Et que je me vois, grâce au sort,
 Sauvé des vents, des flots, champs féconds où moissonne
 A pleines mains l'avidie mort,
 Et qui plus est, de l'ennui qu'en personne
 J'ai tête-à-tête, au fond du Nord
 Entretenu cinq mois sur un fragile bord,
 Au Dieu des vents et des tempêtes,
 Au terrible Neptune, aux fougueux Aquilons
 Rendons grâce et leur immolons
 Leur victime chérie et vouée à leurs fêtes.

Dès le retour, il avait noté son impression la plus fraîche :

Raison avait le délicat Horace
 Quand il disait qu'en guise de cuirasse
 Devait avoir sur le cœur triple acier
 Cil qui tenta de siller le premier
 Le sein des mers sur un vaisseau fragile.

En ce qui le concerne, ayant déjà peu de goût pour naviguer, il a bien juré de n'y plus retourner, et pour cause !

Quant au succès de notre longue course,
 Longue en effet, puisque si près de l'Ourse
 Avons couru, qu'avec frémissements
 Nous entendions ses affreux hurlements,
 Pas ne saurions en dire chose aucune
 Sinon que vents sans cesse courroucés,
 Flots en fureur jusqu'aux cieus élancés
 Du sein profond du féroce Neptune
 Ont rudement nos vaisseaux éprouvés.
 Car au surplus depuis longtemps savez
 Que cinq mois a qu'en la plaine liquide
 Contre la gent chez qui le Rhin rapide
 Finit son cours, tant avons bataillé,
 Par feu, par fer tant avons travaillé,
 Que des deux parts plusieurs sont morts aux peines
 Et sont gisants aux ventres des baleines.

L'intendant Céberet était peut-être homme à compter à une fin aussi peu naturelle. Mais ce qu'il voyait nettement, c'était l'ensemble saisissant des résultats de la campagne, et la précision avec laquelle Jean Bart avait exécuté son plan : faire des prises sur les Hollandais quand leurs flottes ne seraient pas gardées, et, une fois décidés à la dépense de nombreux vaisseaux d'escorte, les contraindre à détourner pour ce service une part considérable de leurs forces navales. Céberet concluait : « Mondit sieur Bart me paroist fort seur dans sa connoissance, et entreprend plus hardiment qu'un autre dans ce qu'il sçait. »

L'escadre désarmée, Jean Bart fait l'intérim du comte de Relingue comme commandant de la Marine à Dunkerque.

Au printemps suivant, conformément à l'antique tradition municipale, le Magistrat le fête et lui offre un vin d'honneur : le roi, considérant combien « il est juste de joindre aux fonctions de chef d'escadre qu'il a si bien remplies la qualité et les avantages qui en dépendent », lui a conféré les provisions de ce grade, à la date du premier avril 1697 (1).

IV

LE VOYAGE DE POLOGNE (1697)

Les capres débutent brillamment cette année. Le

(1) Arch. Nat., *Marine*, B² 114 f. 231, 235, 117 f. 528, 118 f. 209, 212, 123 f. 44 (*Provisions de chef d'escadre*); B³ 93 f. 217, 239. — Arch. Com. Dunk. *Résolutions du Magistrat*, reg. 1686-1719. — *Œuvres de Vergier*, II, 126, 255. — E. Mancel, *Jacques Vergier*, p. 35. — *Journal de Dangeau*, 25 juin 1696. — Cinq capitaines de vaisseau plus anciens que lui, auxquels Jean Bart passe sur le dos, reçoivent du roi chacun une pension de 1500 livres. — Bib. Nat., ms. franç., 22.684 f. 5r.

13 janvier, Pierre Glasson et Jacob Betten sortent de compagnie avec la *Demi-Lune* (1) et le *Comte de Toulouse* (2) ; le 17, à hauteur de Gorée, ils chassent une petite flotte anglaise que convoie un vaisseau de trente-deux canons, le *Milford*, capitaine Thomas Liell. Après quatre heures de combat, ils se rendent maîtres à l'abordage du *Milford*, qui a quarante à quarante-cinq blessés. Glasson a perdu sept tués et douze blessés, Betten six tués et treize blessés. Ils ramènent avec cette prise trois des navires marchands, et six mille cent livres de rançons pour trois autres qu'ils ont laissés libres (3). Du 13 au 17 février, les corsaires quittent le port les uns après les autres, et prennent la direction du Pas-de-Calais. Ils courent au-devant de la flotte d'Irlande qui apporte à Ostende une provision de cuirs, de laines, de beurre et de bœuf. Une frégate est détachée pour avertir la flotte du danger qui la menace, et l'engager à ne pas quitter les rades d'Angleterre : Jacques Bart l'enlève à l'abordage le 19 février ; il s'en tire avec deux tués et un blessé, bien que sa petite frégate, le *Duc-de-Bourgogne*, de huit canons, huit pierriers, cinquante-huit hommes et huit mousques, ait eu affaire à forte partie ; son adversaire, le *Prince-Electoral*, capitaine Mathieu Van de Walle, portait dix canons, six pierriers et quatre-vingt-dix hommes. Le 22, quatorze capres sont réunis pour attaquer la flotte lorsqu'elle se présente ; ils montrent trois cents bouches à feu, et sont équipés de quinze cents hommes. Outre Jacques Bart, les capitaines sont Cornil et Jean Saus, Charles Jacobsen, Pierre et Jean Glasson,

(1) 150 tonneaux, 16 canons, 6 pierriers, 103 hommes.

(2) 150 tonneaux, 22 canons, 120 hommes.

(3) Arch. Nat., *Marine*, B³ 97 f. 219; C⁴ 263 f. 162.

Alexandre Carpentier, Nicolas Bateman, Mathieu de Prey, Dierick Pleite, Cornil de Werdt, Mathieu de Wulf, Jacob Cosyn, Pierre Segærdt. André Bryan est en vue, mais n'a point de part aux prises. Dès qu'ils les découvrent, les convois ennemis se sauvent; les corsaires ramassent tous les marchands, et trois d'entre eux se détachent à la poursuite des fuyards. Au retour, Bateman prend encore une frégate de guerre d'Os-tende. Ils rentrent à Dunkerque le 24, avec vingt prises, valant de six cents à neuf cents mille livres. « C'est un assez beau commencement de campagne pour M. l'amiral (1). »

Pendant toute cette année, en dépit de l'escadre du capitaine Martin Boom, en dépit des commissions en guerre données contre eux et des récompenses promises à qui les prendra, les Dunkerquois opèrent une série de descentes le long des côtes de Hollande, devant l'Ecluse, sur les rives de l'Escaut, à Walcheren et à Schouwen, devant Sommelsdyk, et jusqu'à Willems-tad (2).

Quant aux vaisseaux du roi formant l'escadre du Nord, comme on l'appelle maintenant, on songe à en porter le chiffre à douze bâtiments : ainsi renforcée, l'escadre pourrait profiter de conjonctures favorables qu'autrement elle laisserait échapper ; même si elle demeure dans « une espèce d'inaction », son utilité sera sensible, « car les victoires éclatantes ne sont pas toujours les plus heureuses ». Le roi n'a nulle

(1) *Rapports* de tous ces capitaines, Arch. Nat., *Marine*, C¹ 263 f. 168-173, et B² 424 f. 518, 731. — Guerre, Arch. hist., 1399 n. 72. — Faulconnier, *Descr. hist. de Dunk*, II, 100, avec erreur sur la date. — Six des capres sont armés par Guillaume et par Nicolas Taverne, 3 par Langheté, un par Davery, un par Rémy, un par Jean Martin, un par Jacques Cornelissen, un par Michel Elinck.

(2) De Jonghe, *op. cit.*, 4, II, 137.

part d'armée navale : l'escadre du Nord « ne sçauroit trop attirer les forces des ennemis dans le Nord », où le commerce et les côtes sont le moins vulnérables, et elle protégera la caprerie de Dunkerque (1).

On pousse donc avec activité l'armement du *Maure*, du *Stadenlande*, du *Mignon*, du *Jersey*, du *Comte*, du *Milford*, de l'*Alcyon*, de l'*Adroit*, des *Jeux* et du *Tigre*. Pour les équiper, on lève des matelots à Dieppe et à Fécamp, et l'on imagine un moyen d'éviter les défections en cours de route : deux archers veillent au chargement des hardes de ces hommes sur plusieurs charrettes, que suivent d'autres charrettes portant les matelots; arrivés à destination, on les met « en entrepôt » sur un vaisseau ancré dans le port et battant pavillon amiral, que l'on appelle le vaisseau-amiral ; sous la garde d'un lieutenant et d'un enseigne, ils y attendent leur répartition sur les bâtiments auxquels ils seront affectés (2).

Dans son récit de la campagne précédente, Richer (3) intercale une anecdote « assez plaisante ». Vergier, chargé de veiller aux consommations en sa qualité de commissaire, s'aperçut que le suif employé aux sondages fondait avec une extraordinaire rapidité. Il communiqua son observation à Jean Bart, qui lui expliqua la nécessité de sonder fréquemment en ces parages remplis d'écueils, et promit de le faire avertir chaque fois que l'on jetterait la sonde. Il ordonna que ce fût souvent pendant la prochaine nuit ; Vergier, réveillé à tout instant, finit par s'écrier : « Qu'on sonde tant qu'on voudra, et qu'on me laisse dormir ! »

(1) *Projet pour la campagne de 1697 dans l'Océan*, Arch. Nat. Marine, B² 427, f. 546.

(2) *Ibid.*, B² 425 f. 420, 421 ; B⁴ 48 f. 23.

(3) *Vie de Jean Bart*, pp. 122-124.

Et Jean Bart de rire quand on lui rapporta le propos.

Il est certain que des difficultés surgirent alors entre son commissaire et lui, et que Vergier (1) ne les a pas oubliées. Après avoir passé en revue les hommes versés sur le *Maure*, Bart se plaint de leur insuffisance, quant à la qualité et à la quantité. Céberet incline à croire que sa réclamation provient plutôt « de quelque petit chagrin qu'il a contre M. Vergier, qu'il voudroit bien faire embarquer avec luy pour ne luy pas rendre la campagne agréable ». Le ministre apaise les parties : « Il faut que vous vous défassiez de la prévention que les commissaires ont voulu vous traiter plus mal que les autres », écrit-il à Jean Bart, et le même jour il reproche à Vergier de n'avoir pas traité le chef d'escadre mieux que les autres, « parce qu'il convient au service du Roy qu'un commandant soit toujours le mieux armé, veu que dans les occasions c'est à luy qu'on s'attache le plus ». Douze « bons hommes » de supplément calment Jean Bart, qui obtient encore le capitaine de brûlot Dhaene, incapable de parler un mot de français, puis son beau-frère Vandermersch, et deux Anglais volontaires, Trogmorton et Strickland. En apprenant l'augmentation du *Maure*, les autres capitaines, qui ne s'étaient pas plaints jusque-là, soulèvent des difficultés à leur tour (2).

Il fallait s'y attendre : l'ennemi a mobilisé des forces supérieures pour empêcher la sortie de l'escadre du Nord, qu'il est à peu près impossible d'approvi-

(1) Commissaire aux classes depuis le 16 octobre 1696.

(2) Juillet 1697. — Arch. Nat., *Marine*, B² 121 f. 296, 123 f. 115; 126 f. 199, 204, 205, 215; B³ 97 f. 29; B⁴ 18 f. 24.

sionner par mer en vivres et en munitions : dès le milieu de mai, le *Fanfaron*, apportant de Rochefort des canons de vingt-quatre, est pris ; deux autres frégates pareillement chargées subissent le même sort ; on ne peut compter faire venir du vin par cette voie. Aux neuf vaisseaux et aux deux brûlots du capitaine de Beaumont s'ajoutent, le 15 juillet, quinze vaisseaux de Bembow ; ils gardent étroitement les avenues du port. Dès son arrivée, Bembow en personne s'embarque sur un canot et vient reconnaître la rade jusque devant les jetées. Jean Bart envoie des pêcheurs à la découverte, et apprend que ce qu'il appréhendait le plus s'est produit : sa route est jalonnée par des groupes de vaisseaux ennemis mouillés sept entre Nieuport et Ostende, et les autres de distance en distance au long des côtes de Hollande. De plus, onze des meilleurs voiliers d'Angleterre croisent sur le même parcours. Tous ont ordre de détruire les vaisseaux de Jean Bart où qu'ils les surprennent, sauf sous les forts de Norvège et de Suède. La sortie est impossible, « à moins que le Roy ne veuille risquer de perdre ses vaisseaux ». Tous les jours, et plutôt deux fois qu'une, Jean Bart monte au haut de la tour de Saint-Éloi pour observer la mer ; il ne perd pas un seul des déplacements de l'ennemi. Le temps travaille pour lui ; les jours diminuent de longueur, et deux heures de nuit supplémentaires lui permettront de gagner dix à douze lieues d'avance. En août, les positions des vaisseaux de blocus deviennent plus gênantes encore : vingt-quatre anglais se postent à cinq lieues du port, et quinze hollandais de Van der Goes, qui les ont renforcés le 30 juillet, à douze lieues au large ; les premiers, bons voiliers, attendent son passage à la

sortie des bancs ; les seconds, plus pesants, lui coupent la route.

Mais, en fait, la situation est pour Bembow la même qu'autrefois pour Tromp ; la faction qu'il monte est très rude ; il lui faut envoyer ses vaisseaux l'un après l'autre faire de l'eau aux Dunes, et combien de fois annonce-t-il la quasi impossibilité de bloquer Dunkerque avec des vaisseaux sales, et d'empêcher la sortie de vaisseaux nets, et fins voiliers !

Jean Bart, ignorant sa destination jusqu'ici, vient d'en être informé : François-Louis de Bourbon, prince de Conti, prendra passage à son bord, pour aller en Pologne quérir un trône.

Sûr de ne pouvoir sortir sans livrer un combat dans des conditions extrêmement désavantageuses, il décide de désarmer le *Maure*, le *Stadenlande*, le *Mignon*, les *Jeux* et le *Tigre* ; le bruit ne peut manquer de s'en répandre en Hollande, où l'on se précautionnera moins contre lui, espère-t-il. Il garde le *Jersey*, le *Comte*, l'*Alyon*, le *Milford* et la *Railleuse*, capables de passer sur les bancs à toute marée, et allégés encore de vivres dont on ne leur laisse que pour six semaines à deux mois. Le comte de Relingue arrête le départ du courrier ordinaire allant en pays ennemi, et détache deux corvettes à la découverte.

Depuis le 26 août, Jean Bart est prêt. Il calcule rigoureusement son temps. Il emprunte sa plume à un secrétaire picard et peu familier avec l'orthographe, pour informer Pontchartrain de ses prévisions (2 septembre) : « Il aurez esté à souhaiter que j'aurez peu mettre à la voile il y a trois ou quatre jours parcequ'en ce tems-là, la marré venoit de meilleure heure et que mercredy qui est le jour que Monseigneur le Prince

de Conti doit arriver icy, elle viendra à deux heures après minuit. Ainsy, Monseigneur, je tacherez de partir à onze heures du soir sy le vend m'est favorable, au fain d'avoir trois heures d'avance avant la haute marré, et gagner par là trois heures de nuit, parce que les ennemis sont toujours plasez aux mesmes endroits. Sy comme je viens, Monseigneur, d'avoir l'honneur de vous dire le vend m'est favorable, j'espère de passer, du moins il ne manquera pas à mes soins car je ferez tout mon possible pour réussir et mériter en quelque manière l'honneur que le Roy me fait. Sy Monseigneur le Prince de Conty pourrez estre icy mercredy à six ou sept heures du soir, je pourez encore mieux prendre mes mesures. » Céberet avait raison : « Il ne peut réussir que par son industrie, son savoir-faire et la légèreté de ses vaisseaux (1). »

La lettre du roi donnant ses instructions à Jean Bart est expédiée de Versailles le 3 septembre (2), jour où le Prince de Conti se met en route. Dès le 4,

(1) Arch. Nat., *Marine*, B² 125 f. 437 126, f. 602; B³ 97 f. 43, 51, 67, 68, 75, 77, 79; B⁴ 18 f. 8. — Burchett, *Memoirs of transactions...*, pp. 356-358.

(2) « M. Bart, La confiance que j'ay en vous et la connoissance que je sçay que vous avez des mers du Nord m'ont engagé à vous choisir pour passer mon cousin le Prince de Conty dans la mer Baltique. Il doit se rendre pour cet effet à Dunkerque, et mon intention est que vous le receviez avec les gens de sa suite et ses équipages sur mes vaisseaux qui sont sous votre commandement: que vous appareilliez aussitost et que vous le passiez en cette mer avec toute la diligence qui sera praticable. Je vous ordonne de luy obéir pendant tout le temps qu'il sera embarqué, d'aborder dans tel port de la mer Baltique qu'il désirera; de faire le détachement des vaisseaux que vous commandez qu'il vous demandera, et d'exécuter tous les ordres qu'il vous donnera avec exactitude, mesme après qu'il sera débarqué et que vous aurez mis à terre les gens de sa suite, ses équipages et l'argent qu'il doit passer avec luy dans l'endroit qu'il aura jugé à propos. Je désire que vous mettiez à la voile pour revenir à Dunkerque, me remettant à vous des précautions que vous aurez à prendre pour ramener mes vaisseaux en seureté. Et la présente n'estant à autre fin, je prie Dieu, etc. » — *Ibid.* B³ 123 f. 146 bis; B⁴ 18 f. 9.

les gens de la suite commencent à arriver, et sottement éventent le secret du départ, si bien que l'ennemi sait parfaitement tout ce qui se passe et se tient plus que jamais sur ses gardes. Le 5, à deux heures après-midi, Jean Bart, visiblement inquiet, descend ses navires en rade. A trois heures, Conti est à Dunkerque, et à huit heures les soixante-dix personnes de sa suite sont embarquées. Le prince reste encore à terre avec quatre gentilshommes; deux autres accompagnent les deux fourgons contenant l'argent dont le roi l'a muni, soit trois millions et demi, dont environ deux en lettres de change et le reste en espèces d'or et en pierreries, et qui ne rejoignent qu'au milieu de la nuit : un accident à l'un des fourgons devant Luzarches a provoqué ce retard; un des caissons s'est rompu, et soixante-sept louis d'or disparaissent. Le lit de camp du prince est également resté en route; l'intendant prête le sien. Mais de toute façon le départ eût été impraticable cette nuit : le vent souffle en tempête, et la mer est si rude qu'on ne peut communiquer avec les vaisseaux. Cependant Jean Bart vient à l'hôtel de la Marine affirmer au prince qu'il espère appareiller le lendemain soir. Il pense passer infailliblement, et « s'il peut avoir seulement deux portées de canon devant les ennemis, il se moquera d'eux ».

Le 6, en effet, le vent s'apaise un peu et souffle du Sud-Ouest. Conti embarque à huit heures du soir; à minuit, les cinq frégates appareillent. A la demande du prince, trois corvettes, la *Volage*, la *Flèche* et la *Nymphe*, sous de Nogent, de Barrailh et d'Aulnay d'Illiers, les suivent, pour revenir apporter la nouvelle certaine de son arrivée au Sund. Jean Bart comptait piquer droit sur l'Angleterre jusqu'à se

mettre hors de vue, puis prendre la route du Nord. Le vent lui fait modifier son projet : sitôt au large, il prend la route du Nord-Est.

Persuadé qu'il sortira par la passe Est, Bembow a pris poste entre Nieuport et Ostende : au matin, dupé comme l'année précédente, il découvre cinq voiles à son Est, ayant Nieuport à son Sud. Bien qu'elles soient déjà éloignées de cinq lieues, il les reconnaît bien : il fait le signal de chasse. A quatre heures, il donne l'ordre d'arrêter une poursuite inutile. Le *Dragon*, le *Rumney*, l'*Aventure*, le *Falmouth* persistent jusqu'à six heures, et se consolent en prenant un capre de dix canons, qui regagnait le port après deux mois de croisière. Bembow revient au blocus, mais il ne pourra s'y tenir par suite du gros temps.

Le lendemain, d'Aulnay d'Illiers rentre, annonçant que l'escadre est en sûreté. Le 8, lorsque l'ennemi lève le blocus, elle a plus de quatre-vingts lieues d'avance. Le 15, la *Volage* apporte de ses nouvelles : elle a passé à deux lieues de dix vaisseaux ennemis mouillés entre la Meuse et la Tamise ; la force du vent les avait contraints à mettre dehors un si grand nombre de câbles qu'ils n'eurent pas le temps de les couper et ne purent appareiller ! Le prince n'a été incommodé du mal de mer que pendant un jour par suite du gros temps, et peut-être un peu aussi parce que Jean Bart le régale « sur son bord à la manière flamande ». La *Volage* a quitté les vaisseaux du roi le 10, à huit lieues du cap Derneus. Quant à la troisième corvette, la *Flèche*, elle s'est ouverte par l'avant sur le Dogger-Bank ; réfugiée dans la Meuse, elle tombe sous les grappins d'une frégate anglaise de dix canons qui la prend, garde le capitaine de Barrailh, et renvoie l'équipage à Rotterdam.

De Barrailh eut heureusement le temps de jeter à la mer le paquet de lettres dont il était porteur (1).

Le 13 septembre, le roi de Danemark, gardant l'incognito par convenance diplomatique, la reine et les princesses assistent, de la terrasse du château de Kronenborg, à un magnifique spectacle : par un temps « clair et serein, contre l'ordinaire de ce pays », l'escadre française, à une distance qui ne dépasse pas la longueur de la cour du château de Versailles, défile sous leurs yeux ; elle traverse une flotte de deux cents voiles qu'escortent cinq vaisseaux de guerre hollandais, au bruit de ses canons et de ceux du château qui échangent les saluts réglementaires.

Jean Bart est retenu devant Copenhague jusqu'au 17 par les vents contraires, qui persistent et ne lui permettent d'aborder à Dantzig que le 26. Là, le prince de Conti se trouve en présence d'une situation inattendue. Les gens de Dantzig sont hostiles et le manifestent au point que Jean Bart juge à propos d'arrêter sept de leurs bâtiments en rade, pour assurer son ravitaillement et parer à leurs insultes. Conti suppose ses chances, et se résigne bientôt à regagner la France : l'escadre remet à la voile le 11 novembre. Les gros temps qui sévissent marquent les seuls incidents du retour. Le 9 décembre, à l'entrée de la nuit, l'*Alcyon* débarque à Ostende le prince, qui part en poste pour Dunkerque, y prend un repas rapide, et s'en va coucher à Lille. Les vaisseaux de l'escadre rendent le bord les uns après les autres. Les traités de Ryswick sont signés depuis le 20 septembre avec la Hollande, depuis le 23 avec l'Espagne, depuis le

(1) Arch. Nat., *Marine*, B² 122 f. 25 ; B³ 97 f. 87, 89, 93-132 ; B⁴ 48 f. 13.

27 avec l'Angleterre, et depuis le 30 octobre avec l'empereur.

Jean Bart mène l'opération du désarmement « avec ordre et diligence » ; il a terminé fin décembre, et obtient un congé de deux mois ; il reçoit douze mille livres de gratification pour l'indemniser de ses dépenses extraordinaires à l'occasion de son dernier voyage. Et le roi lui marque sur tous les points sa satisfaction pour la manière dont il s'est acquitté de sa mission (1).

(1) Arch. Nat., *Marine*, B^s 123 f. 210, 127 f. 532, 131 f. 162, 309 ; B^s 97 f. 193, 209. — *Lettres de Bonrepos et de l'abbé de Polignac, Lettre de Jean Bart*, citées par Vanderest, *Hist. de Jean Bart*, pp. 161-169. — Les récits de Faulconnier et de Saint-Simon ne sont pas entièrement conformes. Nous avons préféré nous en rapporter strictement aux pièces d'archives.

CHAPITRE X

LA CAPRERIE ET LES CAPRES

(1688-1697)

I

VAUBAN ET LA COURSE

Les longs séjours de Vauban à Dunkerque lui avaient permis de s'initier aux détails de la guerre de course. Sans doute, il fut à même d'étudier la question dans d'autres ports, mais ce sont les usages de Dunkerque qu'il donne le plus fréquemment en exemple. Il prit personnellement intérêt dans des armements en course. Il se lia d'amitié avec Jean Bart, le devina dès le début, le découvrit, peut-on dire, et favorisa sa carrière, parce qu'il voyait en lui à peu de chose près l'homme de guerre tel qu'il le rêvait.

Il pouvait donc parler de la course en connaissance de cause : il le fit avec la lucidité et l'ampleur coutumières de ses vues. Le 30 novembre 1695, il mettait la dernière main à un *Mémoire concernant la caprerie*, qui porte en sous-titre : « La course et les privilèges dont elle a besoin pour se pouvoir établir, les moyens de la faire avec succès sans hasarder d'affaires générales et sans qu'il en puisse coûter que très

peu de chose à Sa Majesté (1). » Ce mémoire mérite qu'on s'y arrête; l'ancienne monarchie en adopta les idées directrices et les conclusions; toutes sont solidaires, il aurait seulement fallu n'en négliger aucune: tant qu'on les appliqua intégralement, on n'eut qu'à se féliciter du résultat obtenu.

Vauban commence par jeter un coup d'œil d'ensemble sur la situation politique, économique et géographique du royaume, et ses rapports avec les autres nations. Il voit toutes les puissances hostiles; leur impuissance ou leur tiédeur rend inutiles les républiques ou souverains amis; il ne découvre qu'un allié capable d'apporter son poids dans la balance: le Grand Turc. Quant à la Ligue, elle a pour « arcs-boutants » l'Angleterre et la Hollande, qui combattent la France avec leurs forces, et surtout avec leur argent; or, cet argent ne provient pas de ces pays même, mais uniquement de leur commerce. Supprimer ce commerce, c'est les atteindre au vif, c'est leur couper le nerf de la guerre. Colbert savait ce qu'il voulait quand il bandait sa volonté à empêcher les Hollandais d'être les rouliers maritimes de l'Europe.

Vauban le prédit: la disproportion des forces respectives de la France et de la Ligue amènera sûrement la défaite de la première. Sur terre, les succès les plus éclatants ne frapperont jamais l'ennemi en son point vital, c'est-à-dire dans son commerce. Sur mer, les armées navales d'Angleterre et de Hollande réunies garderont toujours leur supériorité numérique, et d'ailleurs jamais la guerre d'escadres n'a empêché le commerce « d'aller son train ». Enfin ces pays sont

(1) Inséré dans les *Oisivetés de M. de Vauban*, Paris, 1843, in-8, p. 157. Voir aussi la belle édition donnée en 1912 par le colonel de Rochas.

hors de notre portée. La course, « qui est une guerre de mer subtile et dérobée », peut seule toucher juste, ruiner leur commerce, et les entraîner pour y parer à des frais immenses qui ne remédieront à rien. Le peu de trafic que nous faisons par mer leur interdit la contre-partie.

Et justement pour pratiquer la course, la situation géographique de la France lui assure une incontestable supériorité. Le commerce des peuples du Nord avec l'Italie, le Levant et la Barbarie, passe et repasse à portée de Marseille et de Toulon. Celui de la Baltique, du Groënland, d'Espagne et du Levant, et les pêcheries du Nord sont sous la menace directe des capres de Dunkerque, qui attaquent encore les vaisseaux des Indes échappés à ceux du Havre, de Saint-Malo et de Brest. Tandis que ces derniers peuvent aisément investir les Iles Britanniques par l'Ouest et le Nord, ceux de Dunkerque en coupent les avenues orientales, en même temps que le Nord et l'Ouest des Provinces-Unies et des Pays-Bas espagnols. En somme, presque tous les ports de France sont avantageusement placés pour lancer des corsaires avec succès.

Mais l'appui des vaisseaux du roi leur est indispensable. Leur action est inefficace sitôt qu'on oublie cette maxime fondamentale. On en avait la preuve : quelle différence entre les résultats de la course à Dunkerque pendant la première et pendant la seconde partie de la Guerre de Quatre-vingts ans ! Au lieu d'être abandonnés à leurs seules forces, les capres, soutenus par les galions du roi dans le second cas, firent une besogne quadruple.

Déjà en 1693, Vauban insiste sur cette idée que la course « est la seule guerre de mer qui nous puisse

estre de quelque utilité ». Pour la fournir d'équipages nombreux et diminuer par la même occasion la dépense du roi, il proposait pour la campagne de cette année la mise en mer de quarante-cinq à cinquante vaisseaux de ligne au plus, au lieu des quatre-vingt-dix unités armées l'année précédente (1). Il ne se doutait pas à quel point l'ennemi confirmait l'exactitude de cette vue : « Il aurait beaucoup mieux valu, dans l'opinion des armateurs et des assureurs anglais, que le *Soleil Royal* eût été encore à flot avec son équipage de mille combattants que de le voir réduit en un monceau de cendres sur la grève de Cherbourg tandis que son équipage, réparti entre une vingtaine de brigantins, rôdait en quête de butin sur la mer qui s'étend entre le cap Finistère et le cap Clear (2). »

A ces considérations générales, Vauban ajoute une remarque fondamentalement vraie : la course forme d'excellents officiers, et devient une pépinière pour les états-majors de la Marine royale.

Il entre ensuite dans le détail, s'attache à découvrir les défauts qui causent le relâchement de la course et

(1) *Mémoires des dépenses de guerre sur lesquelles le roi pourroit faire quelques épargnes*, août 1693, dans les *Oisivetés*, p. 225.

(2) Macaulay, *Hist. d'Angleterre*, cité par Brongniart, *les Corsaires et la guerre maritime*, Paris, 1904, in-8, p. 50. — Burchett, secrétaire de l'Amirauté britannique, dans *Memoirs of transactions at sea...*, p. 359, écrit à la date de 1697 : les Français « se contentant de nous faire dépenser, et aux Etats-Généraux, beaucoup d'argent, et équiper de grandes flottes tous les ans, pendant qu'eux, avec leurs frégates légères et le grand nombre de leurs armateurs feront tous leurs efforts pour enlever nos vaisseaux marchands, et interrompre notre commerce. Lequel étant aussi grand et aussi riche en temps de guerre qu'en temps de paix, sera toujours un appât suffisant pour les exciter à équiper un grand nombre de vaisseaux particuliers pour cette entreprise. Au lieu que le peu de commerce qu'ils ont, particulièrement en Europe, ne vaut pas la peine qu'on se remue. Ils ne réussirent que trop bien dans leur dessein ». Comme en France, on a les plus grandes peines à contraindre les bâtiments marchands à ne pas s'écarter des convois.

« empêchent d'y mettre ceux qui sont en état de la faire », puis il indique des « remèdes » dont il prône l'efficacité. Il tient compte des plaintes des armateurs :

« Il n'y a guère eu de moyens de les vexer qui n'aient été employés contre eux ; cela même est allé jusqu'à les considérer comme une espèce de voleurs, qui ne méritaient autre protection que la tolérance. » La plupart de leurs plaintes sont justifiées. C'est un fait que les gens de loi bénéficient de la course plus sûrement que les armateurs, mais les agissements de ces derniers ont provoqué la plupart des mesures contre lesquelles ils récriminent.

Il est certain que les fermiers généraux prélèvent des droits excessifs sur les marchandises provenant des prises, et sous de futils prétextes installent des garnisaires chez les armateurs. L'entrée de ces marchandises dans le royaume est interdite : pourquoi, puisque de toute manière, introduites par des prises vraies ou fausses, elles sont vendues par les soins des Amirautés et paient alors les droits, ce qui prévient la contrebande ?

Le commerce masqué, les ventes simulées, les fausses commissions, les faux congés sont aussi préjudiciables aux corsaires que l'abus des passeports accordés aux Hollandais et aux Espagnols.

La lenteur des adjudications est désespérante. Les arrêts de révision sont de véritables coupe-gorge : rendus une fois l'affaire consommée, la perte n'en peut retomber que sur l'armateur, dont le recours contre les matelots ou autres qui ont déjà touché est purement illusoire. Le dixième de l'Amiral est un droit exagérément onéreux. Dans les ports, à Paris, les armateurs sont tenus à des présents sans lesquels leurs

affaires traînent en longueur indéfiniment; encore les perdent-ils, lorsque d'autres « savent mieux donner qu'eux ». Leurs navires ne reçoivent pas des vaisseaux du roi une protection suffisante; la force et le nombre des gardes-côtes laissent à désirer. Peut-être, en ce qui concerne le chapitre des présents, Vauban n'a-t-il pas examiné d'assez près la valeur des doléances des armateurs.

Il signale le dérèglement des matelots, qui reçoivent au départ de grosses avances, « et quand on rencontre l'ennemi, si l'affaire leur paraît dure, ne veulent pas se battre et se rendent très facilement, parce qu'ils ont peu de choses à espérer des prises, sur lesquelles ils ont touché de grandes avances; à joindre que dans les abordages ils pillent tout ce qu'ils peuvent et font de grands désordres ». Si les matelots exigeaient des avances excessives, c'est que l'expérience leur avait appris qu'ils ne toucheraient guère d'autre argent: au lieu de leur verser leur dû, la plupart des armateurs retenaient le tiers qui devait leur revenir, couverts en cela par la négligence ou la connivence des officiers d'Amirauté (1).

En comparaison de la coutume française, celle d'Angleterre se montrait beaucoup plus libérale, et accordait aux armateurs des facilités dont la nôtre les privait. Le grand Amiral d'Angleterre percevait son dixième en nature et en chaque qualité de marchandise au déchargement des vaisseaux, ses receveurs demeurant chargés des frais de justice. Il recevait, à l'enregistrement de sa commission par le Parlement et en même temps que cette commission, la remise de l'entrée en douane des marchandises de prises, qu'il trans-

(1) Arch. Nat., *Marine*, B³ 55 f. 207.

formait en un droit du quinzième. Ces deux droits, du dixième et du quinzième, revenaient, en somme, à un droit du sixième, moyennant quoi les armateurs étaient « libres de faire entrer, vendre et débiter leurs marchandises à qui ils veulent et quand bon leur semble, n'étant tenus ni des déclarations ni d'aucun retardement ». C'est-à-dire que les marchandises prohibées étaient vendues et débitées sans empêchement dans le royaume, si elles avaient été prises en mer sur l'ennemi et avaient acquitté les droits de l'Amiral.

Une des lois qui firent la fortune de la marine anglaise voulait que seuls les vaisseaux construits en Angleterre en pussent sortir des marchandises : sous le nom de « navires privilégiés » on y assimila les navires de prise vendus par l'Amirauté.

Quant au provenu des prises, les armateurs en avaient les deux tiers et les équipages un tiers, les capitaines touchant vingt-quatre parts, la chambre et les officiers des parts à proportion.

Vauban s'inspire largement de ces dispositions dans les réformes qu'il propose, et voici ce qu'il conseille : rendre la course libre pour tous ceux qui voudront armer, seuls ou en société, sous la condition d'un bon règlement ; accorder à la course une classe de matelots qui seraient payés et nourris comme sur les vaisseaux du roi, et soumis à la même discipline ; régler la part des équipages au tiers comme en Angleterre, à Dunkerque et à Ostende ; autoriser les ransons ; réduire de moitié les droits établis en 1687 sur les marchandises de prises, et l'exemple cité par Vauban est suffisamment édifiant. « Un vaisseau de trente pièces de canons, dont l'armement aura coûté vingt mille écus et qui aura fait une prise de sucre de la

valeur d'autant, payant les droits sur le pied qu'ils sont, se trouvera en reste de vingt-trois mille livres en même temps que les fermes du roi profiteront de trente-sept mille ; au lieu qu'étant réduits de moitié l'armateur perdrait peu de chose et les fermes du roi en tireront encore dix-huit mille cinq cents livres, ce qui est un gain très honnête. »

Ce qu'il faut encore, c'est le même traitement pour les marchandises de prises et celles du crû du royaume ; c'est la faculté de vendre aux ennemis comme aux amis les bâtiments pris : l'argent rentre dans le royaume, on court la chance de reprendre ces navires, et par surcroît leur nombre est trop élevé pour qu'on songe à les utiliser tous en France ; on ne sait plus où les mettre, et le port de Dunkerque en est plein jusqu'au Risban !

Vauban demande plus de promptitude dans les arrêts d'adjudication, et la production de pièces nouvelles et dûment légalisées pour motiver un arrêt de révision. Il souhaite la réduction du dixième de l'Amiral au vingtième du total, ou au dixième prélevé une fois les frais payés et l'armement récupéré ; la perception de ce droit en nature ; l'interdiction aux officiers de l'Amirauté et autres de recevoir des présents, à peine de privation de leur charge et de punition exemplaire ; la tolérance de la navigation pour le commerce étranger, uniquement afin d'assurer la subsistance des colonies d'Amérique ; une garde plus exacte des côtes et des routes où passent les corsaires : il vaudrait mieux employer à cet usage les vaisseaux de quarante à soixante canons que l'on prête à des particuliers sur « des recommandations intéressées » ; les armateurs les risquent plus facilement que les

leurs, et se dispensent d'en construire d'un peu forts.

Dans chaque port, une commission comprenant un commissaire de la Marine et deux armateurs exercerait une surveillance générale sur la caprerie, et prendrait soin « que les matelots soient honnêtement satisfaits ». Un arrêt de 1673 accordait une récompense en argent pour tout canon pris sur un navire de guerre ennemi : qu'on le remette en vigueur ; même en ne donnant que trois cents livres au lieu de cinq cents, « cela ne sera pas d'un petit secours pour nos gardes-côtes, et fera que les corsaires qui se sentiront un peu forts ne craindront point d'attaquer tous ceux qui leur paraîtront plus faibles et même égaux, au lieu que présentement ils les évitent comme gens avec lesquels il n'y a que des coups à gagner ». Pour supprimer des longueurs et des frais, il serait sage de procéder à la liquidation des prises de dix mille livres et au-dessous par l'Amirauté du port où elles auront abordé. En cas de prise commune entre vaisseaux du roi et armateurs particuliers, l'équité est le premier devoir dans le partage du butin. Enfin une commission compétente qui travaillerait à dévoiler le commerce masqué rendrait des services signalés.

Les solutions proposées par Vauban sont excellentes. Il conclut par quelques idées générales. Il pose ce principe de bon sens : « La course étant une guerre libre et de caprice qui se fait pour le roi aux dépens des particuliers, on ne doit point la gêner. » Il préconise la création de sociétés entre le roi et les particuliers, « afin d'être en état de faire de gros armements et des entreprises de long cours, qu'il faudra tenir très secrètes et seulement confier aux directeurs et gens choisis pour l'exécution, encore ne faudra-t-il

leur déclarer qu'après être embarqués ». C'est sur ce plan que furent encore organisées les expéditions de Thurot pendant la Guerre de Sept ans, et de Royer pendant la Guerre d'Amérique.

Il n'y a qu'avantages à la coexistence de sociétés particulières, comme à l'armement pour le compte particulier du roi de ses meilleurs voiliers, soit en engageant ses équipages au tiers, soit en ajoutant à la solde ordinaire un dixième prélevé sur le produit des prises.

Mais le point capital est la formation de trois escadres à Toulon, Brest et Dunkerque, commandées chacune par un chef d'escadre, et fortes de huit à douze vaisseaux de trente à cinquante canons, de deux ou trois frégates portant douze à dix-huit pièces, et de quelques brûlots. « Le moindre effet de l'escadre de Dunkerque sera d'obliger les ennemis d'en tenir une deux fois plus forte entre les bancs au delà du Brack, pour empêcher la nôtre de sortir de la rade, qui ne laissera pas de le faire en prenant son temps pendant les malines. » Ces escadres chasseraient les petites escadres ennemies et les gardes-côtes qui poursuivent les corsaires et reprennent leurs prises. Renforcées par des particuliers, elles attaqueraient les grosses flottes de commerce. On serait ainsi presque toujours aux mains, et on éviterait les affaires générales.

Pour la sûreté de la course, il serait nécessaire de renforcer les batteries protégeant les rades de Dieppe, Calais et Dunkerque, et il conviendrait d'en établir à l'embouchure de la Somme.

Une particularité du mémoire de Vauban : il fait appel aux galères. Il a vu les six que le roi entretient sur l'Océan, et déclare ne pas demander une meilleure

santé ni plus d'embonpoint que les forçats qui les montent. Aussi juge-t-il l'expérience concluante : « On doit être revenu de l'erreur ridicule de croire que les galères ne sont pas propres sur la mer Océane » ; il en demande un corps de dix-huit à vingt. A Marseille, où il n'y a pas de bois, leur construction revient à quatorze mille livres : les chantiers des ports de l'Ouest les livreraient à bien meilleur compte. Leur utilisation est indiquée : elles ne s'éloigneraient pas à plus de quatre ou cinq lieues des côtes ; voguant dans dix pieds d'eau, elles échapperaient aux vaisseaux ennemis, qui ne parviendraient pas à les approcher d'assez près pour leur faire du mal. Elles chasseraient les petits corsaires biscayens et flessinguois. En rasant les côtes, elles entreraient et sortiraient facilement des ports menacés de bombardement, et rendraient à l'ennemi la position intenable. Jointes aux escadres de Dunkerque ou de Brest, elles se montreraient aux Dunes, menaceraient les îles de la Manche, pénétreraient dans la rivière de Londres, l'Escaut ou la Meuse, et obligeraient l'armée des alliés à s'affaiblir de quinze à vingt mille hommes pour les repousser.

Dès lors, plus de « bombarderies » à craindre ni de descentes, et le commerce serait assuré.

Ainsi menée et soutenue, la course « enrichira le royaume et appauvrira les ennemis ». Appauvrir l'ennemi, lui couper le nerf de la guerre, voilà le but.

On ne pouvait exposer plus complètement ni plus méthodiquement le résultat de l'expérience acquise à Dunkerque par plus de cent cinquante ans de pratique. Gérard Van Meckeren, les Jacobsen, les Colaert, tous ces amiraux flamands qui illustrèrent la seconde partie de la Guerre de Quatre-vingts Ans, avaient

appliqué les données de ce mémoire de Vauban, et Jean Bart les portait à leur perfection. L'influence des idées du marin sur celles de l'ingénieur est manifeste. L'idée même d'en appeler au concours des galères remontait au commencement du siècle.

Dans la politique, la législation et l'administration de la course, le gouvernement royal s'inspira des conclusions de Vauban : il s'y ralliait encore lors de la Guerre d'Amérique. Chaque fois qu'il en fit une exacte application, chaque fois que ses vaisseaux soutinrent les corsaires, la course donna les résultats prévus ; la haine tenace, la haine mortelle des Anglais contre Dunkerque le prouve. Mais dans la pratique les mêmes inconvénients et les mêmes abus se reproduisirent à toutes les époques, ceux qui tenaient aux hommes et aux mœurs à l'encontre des institutions. Il en est que ni la volonté persistante du roi et de ses ministres, ni même la Révolution française ne parvinrent jamais à éluder, ni à supprimer.

II

DE LA THÉORIE A LA PRATIQUE

La nécessité de la course reconnue et posée en principe, le roi ne cesse d'en améliorer l'organisation et de l'encourager. La grande ordonnance de 1681 jette les assises du Code de la Marine. Les actes visant la course ne tarderont pas à former un code spécial. Le jugement des prises, réservé au Conseil du Roi, est transféré au Conseil des Prises créé en 1695 ; sont membres : l'Amiral de France, plusieurs commissaires

choisis et nommés par le roi, et le secrétaire général de la Marine avec voix consultative seulement. Le roi s'efforce de démasquer les fraudes, d'accélérer les procédures, de diminuer les frais, de protéger les capres. Bien avant que Vauban signalât l'exemple de l'Angleterre, Colbert avait demandé au comte d'Estrades un mémoire sur le fonctionnement de la procédure des prises en Hollande, dans le but de la simplifier en France (1).

Les capitaines sont encouragés par des gratifications, des épées d'honneur et des chaînes d'or ; les plus valeureux et les plus dignes sont admis dans la Marine royale. On leur promet l'exécution des ordonnances, tous les secours possibles, la prompte jouissance du produit de leurs croisières. Le ministre harcèle l'intendant pour qu'il réveille chez les armateurs le goût de la course et les presse d'armer ; il recommande aux officiers d'Amirauté de leur éviter tout sujet de plainte. Pletz et Taverne mettent leurs bâti-

(1) 5 février 1666, Arch. Nat., *Marine*, B² 5 f. 160. — La bibliographie du droit de la course est considérable. Mentionnons : *Table générale des Edits et Ordonnances sur la Marine de novembre 1551 à juin 1756*, Bib. Nat., ms. franç., 14265. — *Règlement que le Roy veut estre observé dans l'instruction et le jugement des Prises, du 9 mars 1695*, Arch. Nat., *Marine*, C⁴ 254. — *Code des Prises, ou recueil des Edits, Déclarations, Lettres-patentes, arrêts, ordonnances, règlements et décisions sur la course et l'administration des prises depuis 1400 jusqu'à présent*, Paris, 1784, 2 vol. in-4. Imp. Roy. — R. J. Valin, *Commentaire sur l'ordonnance de la Marine d'août 1681*, Paris, 1760, 2 vol. in-4. — Bouchaud, *Jurisprudence de la Marine*, Bibl. Minist. Marine, mss. 9-12. — *Le Conseil des Prises sous l'ancien régime, dans Nouvelle Revue historique de droit français et étranger*, 1905, pp. 317, 477, 613. — Auguste Dumas, *Etude sur le jugement des prises maritimes en France*, Paris, 1908, in-8. — G.-F. de Martens, *Essai sur les armateurs, les prises et surtout les reprises*, Gœttingue, 1795. — Montheuill, *Essai sur la course, son histoire, sa réglementation, son abolition*, Paris, 898, in-8. — Pour l'administration de la Marine à Dunkerque, cf. l'ouvrage déjà cité de E. Mancel, *L'Arsenal de la Marine et les chefs maritimes à Dunkerque*, Dunkerque, 1901, in-8.

ments au commerce : il s'inquiète aussitôt : « Cela est bien, dit-il, pourvu qu'ils ne quittent pas la course. » Que l'intendant leur laisse espérer une « forte protection », pour les engager à continuer. Armer en course ! Les particuliers « ne peuvent rien faire de plus agréable au roi qui les assistera autant qu'il sera possible ». Les instructions pour l'intendant Céberet quand il entre en fonctions sont catégoriques : « Les avantages que les sujets de S. M. tirent de la course et le grand préjudice que les ennemis en reçoivent la faisant regarder par S. M. comme une affaire importante, il ne peut rien faire qui luy soit plus agréable que d'en procurer l'augmentation, et S. M. désire qu'il y travaille avec toute l'application dont il est capable. » Et l'on accorde mille livres de gratification à l'armateur Van der Hague, dont un navire prend un bâtiment qui portait des lettres d'Angleterre en Hollande; à vrai dire, il ne les reçoit pas : on les retient sur ce qu'il doit au roi. Si les Etats-Généraux des Provinces-Unies promettent à grands fracas des récompenses analogues aux Hollandais qui ramèneront des corsaires français, « il n'y a guère d'apparence que les corsaires de Flessingue fassent leur capital de cela; ainsy le danger n'est guère plus grand et les espérances doivent estre plus considérables, y ayant lieu de croire que les marchands hollandois, persuadés de la seureté que cette promesse de récompense leur procurera, se hazarderont plus librement qu'ils ne faisoient ». Peut-être les armateurs trouvèrent-ils que cette phrase n'avait que la valeur d'un argument (1).

(1) Arch. Nat., *Marine*, B² 39 f. 309, 82 f. 196, 98 f. 380, 400 f. 596, 623, 406 f. 207, 407 f. 108, 385, 673, 414 f. 103, 418 f. 218, 426

Tels étaient la volonté et les désirs du roi : qu'en advint-il dans la réalité? Il a donné aux corsaires les facilités matérielles indispensables : un port creusé, agrandi, fortifié, imprenable et parfaitement outillé ; des gardes-côtes, et une escadre dont Jean Bart tirait le parti que l'on sait. Pour le reste, quel fut l'écart de la théorie à la pratique? Et d'abord, comment fonctionne la justice d'Amirauté ?

La composition du siège ne subit guère de modifications (1), mais il manifeste une tendance naturelle à étendre sa compétence au détriment d'autres juridictions, et même de sièges voisins : de là difficultés, conflits et procès.

La vieille lutte entre la justice de l'Amiral et la justice échevinale ne s'éteint pas. Ventes de marchandises sur les quais du port, arrestations de mariniers, préséances dans les cérémonies officielles, autant d'occasions où les rapports s'aigrissent, se tendent et se rompent. Les officiers de marine refusent de répondre aux assignations du Magistrat dans les causes civiles où des bourgeois sont engagés, et de déposer en qualité de témoins dans les causes criminelles ; le lieutenant-général de l'Amirauté emprisonne deux bourgeois de son propre chef : ils sont élargis par ordre du roi, et le lieutenant-général est fortement réprimandé, mais son procédé n'en subsiste pas moins. Chacun invoque l'ancienneté des usages qui peuvent l'avantager : le Magistrat exhume l'ordonnance des

f. 229, C¹ 254. — Bib. Nat., ms. nouv. acq. franç., 9392 f. 133. — Guerre, *Arch. hist.*, 669 f. 122.

(1) Un lieutenant général, un procureur du roi, un receveur de l'Amiral, un greffier, trois interprètes, deux sergents. Le roi crée une charge de lieutenant particulier, quatre de conseillers, une d'avocat du roi ; elles n'ont pas encore été levées en 1697. — Desmadris, *Mémoires concernant la Flandre flamingante*, Bibl. Com. Dunk., ms. 78, p. 349.

Archiducs qui fonda l'Amirauté de Bergues en 1624, et les gens de mer réclament le bénéfice des franchises sur les vins dont ils jouissaient à la même époque (1).

Sur quoi l'intendant de la Marine et celui de la province enquêtent, dressent des procès-verbaux, rédigent des mémoires, et le tout aboutit à l'élaboration d'un arrêt du Conseil d'Etat, rendu le 31 décembre 1686. L'Amirauté a désormais la connaissance de toutes matières civiles, criminelles et de police concernant la marine, la navigation, le commerce maritime, pour les espèces qui se produiront sur mer, sur les quais, les ports, la grève, les eaux, rivières, canaux, rivages, « tant et si loin que se peut étendre le grand flot de Mai [Mars] », exception faite pour les canaux creusés de main d'homme et barrés d'écluses. Les officiers d'Amirauté procèdent à la réception des maîtres et conducteurs de navires, bellandres et autres vaisseaux, des pilotes côtiers et hauturiers, des charpentiers et calfats, etc... Le franc-vendeur exerce à Dunkerque ses fonctions comme à Calais et dans les autres villes flamandes, mais si quelque différend surgit entre marchands sur le quai pendant qu'il vend, l'Amirauté en connaît.

Le lieutenant-général et tous les gens du roi sont exempts du logement des gens de guerre, des droits de la ville, et des excises sur les boissons qu'ils consomment dans leur intérieur. En attendant un local spécial pour y rendre leur justice, ils jouiront d'une chambre que le magistrat leur concède à l'Hôtel de Ville. Le geôlier continue à prêter serment entre

(1) Arch. Nat., *Marine*, B² 29 f. 73-91, 298, 41 f. 505, 42 f. 101, 45 f. 237, 480. — Arch. Com. Dunk., 342, I, 258 et seq.

les mains du Magistrat, mais demeure responsable des prisonniers que lui confient les officiers d'Amirauté. A leur réquisition, le gardien du Leughe-naer, la tour du quai, doit sonner la cloche pour l'exécution de leurs sentences ou la publication des ordonnances royales. Ils ne sont pas tenus de faire enregistrer en personne leurs lettres de provision devant les officiers du Magistrat : leur greffier y suffit. Enfin, dans les cérémonies officielles, les officiers du Magistrat conservent le pas sur ceux d'Amirauté (1).

Le siège suscite à l'intendant de la Marine des difficultés au sujet de vétilles comme l'apposition de l'affiche d'un règlement sur une porte-cochère, mais perd la partie contre lui dans un cas autrement sérieux : la liquidation des prises faites par quatre vaisseaux du roi pour le moins, naviguant ensemble et sous pavillon d'armée navale ou d'escadre, est attribuée à l'intendant. L'Amirauté se défend avec plus de raison contre le commandant de la place, qui la devance en envoyant des mousquetaires visiter les prises, enlever les papiers, et s'emparer des maîtres (2). Elle discute avec sa voisine de Calais l'attribution d'une prise litigieuse ; elle se ménage un sérieux mécompte le jour où elle saisit une prise entrée à Dunkerque par un navire de l'Amirauté de Bretagne, encore distincte de celle de France, et sous commission du duc de Chaulnes : elle est contrainte à la relaxer. La lettre où le capitaine breton conte sa mésaventure laisse soupçonner d'étranges motifs à la conduite des juges de

(1) *Arr. du Conseil d'Etat*, 31 décembre 1686, et *Mémoire interprétatif de l'intendant Desmadris*, 29 mars 1687. — Arch. Nat., *Marine*, B² 53 f. 386, 56 f. 239.

(2) *Ibid.*, B² 26 f. 76, 214 ; B² 33 f. 180. — *Guerre*, Arch. hist., 951 f. 12, 30.

Dunkerque (1). Le roi le premier se précautionne contre eux; il fait entr'autres surveiller par l'intendant leurs opérations en matière d'échouements et de naufrages, où les commandants des places maritimes, s'attribuant la qualité de capitaine des côtes, les aident à piller sous prétexte de leur donner main-forte (2).

« Il n'y a pas de lieutenant de l'Amirauté à l'épreuve de cent pistoles »; Nacquart savait ce qu'il écrivait. Ces officiers multiplient les procédures, les taxent à des frais excessifs, supérieurs au tarif déterminé par les règlements, et les parsèment d'irrégularités si fréquentes qu'un ordre du 29 janvier 1691 les oblige à les refaire à leurs dépens. Leur greffe est encombré : ils n'utilisent que deux ou trois petits copistes qui ne savent pas lire les minutes, et font cent fautes et cent ratures dans une seule pièce. Il faut voir ce grimoire! Malgré la menace de peines rigoureuses, ils participent à des armements en course. Sans vergogne, ils adjugent les marchandises de prises au prix que

(1) Lamenuer à ses armateurs, Dunkerque, 14 mai 1673 : « J'ay esté fort inquieté de Messieurs de l'Amirauté de cette ville, à cause que je n'ay pas voulu leur donner connoissance de ma prise. J'ay esté voir M. Hubert, intendant de la Marine en cette ville, qui m'a donné un mémoire de leurs prétentions, et comme ils me veulent passer pour pirate, m'ayant menacé de la prison, disant que ma commission n'esté que pour garder les cottes de Bretagne. Ce sont des Messieurs qui voudroient profiter de ce que nous avons gagné avec tant de risque et de paine. Ils menacent fort de Monseigneur Colbert, et ce qui me fait envoyer le Mémoire que m'a donné M. l'Intendant d'icy pour que vous y preniés les précautions que vous jugerés à propos auprès de Monseigneur le duc de Chaulnes et de Monseigneur de Colbert. M. Omart vous escript amplement de toute chose. Il m'a fourny de ce qui m'a esté nécessaire pour l'entretien de mon équipage. » — Bib. Nat., *Mélanges Colbert*, 164 f. 388. — Arch. Nat., *Marine*, B² 20 f. 121, 22 f. 38 91. — Arch. Com. Dunk., 342, 1, 400.

(2) Arch. Nat., E 4775 f. 347; *Marine*, B² 47 f. 164. — Bib. Nat., *Clairambault*, 884 f. 113. — Cal. St. Pap., *Domestic*, 1694-1695, p. 65.

bon leur semble, et à qui : Jean Doublet accuse leur partialité d'une manière formelle. Ceux qu'ils lèsent, naturellement, se plaignent. Des « mémoires au roi » stigmatisent leurs manières « si indignes et si outrageantes que le plus misérable des hommes ne pourroit pas les souffrir », dénoncent les consignations qu'ils exigent, leur lenteur qui cause le dépérissement de « plus de cent mille écus de marchandises journallement », ce qui est peut-être beaucoup dire. Le lieutenant-général crée de sa propre autorité une charge de brigadier des gardiens, et pour payer ce fonctionnaire de son crâ frappe un droit de cinq sols, qui en produit plus de quinze par jour ; il gratifie de cette charge un de ses domestiques : cédant aux protestations des armateurs, Pontchartrain destitue le nouveau brigadier. D'ailleurs, les « brouilleries » entre l'Amirauté et les armateurs sont constantes. On espère qu'un voyage de Jérôme Phelypeaux à Dunkerque les apaisera : « Il vaut mieux pacifier que de punir », remarque sentencieusement d'Argenson (1).

Quoi qu'il en soit, entre 1688 et 1697, la charge de procureur général, achetée dix à douze mille livres, fut revendue quarante-deux mille, et celle de procureur du roi, achetée sept à huit mille livres, fut revendue vingt mille (2).

S'il est interdit aux juges d'Amirauté de prendre un intérêt dans les armements, on le tolère des intendants, commissaires, écrivains et commis de l'Intendance. La

(1) Arch. Nat., *Marine*, B² 66 f. 153, 108 f. 236, 490; B³ 81 f. 94, 264. (*Mémoire des raisons qui causent l'entière destruction de la course à Dunkerque*, 1694); C¹ 254 f. 1-7 et *passim*. — *Mémoire du contrôleur de la Marine*. Fontaine, F¹ 71.

(2) Desmadris, *Mémoire concernant la Flandre flamingante*. Bib. Com. Dunk., ms. 78, p. 349.

vie est chère à Dunkerque : combien de fonctionnaires supportent des frais trop lourds pour leurs appointements ! L'intendant tout le premier. Il saute aux yeux que la dépense des commis excède de beaucoup leur revenu normal : ils suffisent à la différence par des moyens d'une légitimité contestable, et la menace de la perte de leur emploi les laisse indifférents. Comment ne témoigneraient-ils pas quelque complaisance aux armateurs qui les intéressent dans leurs gains ? Si par aventure de tels intérêts contrarient ceux du roi, quoi d'étonnant que l'exécution de ses ordres en pâtisse ? Tout en ne suspectant pas la probité de ses intendants, le ministre juge utile d'être renseigné sur les affaires où ils sont engagés (1). Car il constate « un terrible désordre dans tout ce qui se fait dans le port de Dunkerque ». L'incurie est flagrante dans les ateliers et dans les magasins : les commis prêtent des munitions à qui leur en demande, sans se préoccuper de l'insolvabilité de l'emprunteur. Ils s'inquiètent peu que les vaisseaux accordés par le roi pour la course le soient pour un temps limité : les armateurs les surchargent de vivres, et, le délai expiré, demandent une prolongation afin de ne pas perdre leur armement ; comme on n'ose leur opposer un refus, ce procédé se mue en habitude, et par surcroît les armateurs, ne craignant pas la perte de bâtiments qui ne leur appartiennent pas, les risquent plus volontiers que les leurs. L'ennemi en profite (2).

Le munitionnaire se garde de fournir des vivres de

(1) Arch. Nat., *Marine*, B² 85 f. 307, 413 f. 360, 427, 418 f. 236 B³ 93 f. 130.

(2) *Ibid.*, B² 406 f. 277, 407 f. 674, 415 f. 279, 306, 416 f. 77 ; B³ 84 f. 102, 88 f. 56. — *Mémoires divers sur la Course*, juin 1696 (1677-1810). Bibl. Minist. Marine, G 144.

première qualité ; son commis ne songe qu'à piller : il administre l'hôpital de la Marine, installé dans une maison particulière louée par le roi ; des soldats de la garnison servent d'infirmiers. L'intendant et surtout le munitionnaire, « qui appréhendoit d'estre trop éclairé », refusent l'offre d'un frère de la Communauté de Furnes pour le remplacer. « Les pauvres malades ne sont pas trop bien soignés. »

A la paix, l'intendant Barentin cherchera à réaliser un sérieux progrès, et une économie, en centralisant les revenus des hôpitaux de la région, de Bergues, Furnes, Bourbourg, Gravelines et Dunkerque, pour créer un hôpital général. Ce projet ne sera réalisé qu'en juillet 1737. En attendant, on cherche des ressources. Le roi avait au début refusé un droit au profit de l'hôpital de la Marine « parce qu'il ne se fait aucun armement à Dunkerque et on a toujours difficultés à y lever des matelots » (en 1676) ; mais, la situation ayant changé, il accorde un droit du dixième sur les rançons. Les armateurs se plaignent : cette charge est trop lourde ; sur leurs instances, le roi la leur enlève.

Ce fut l'occasion d'une jolie friponnerie. Un nommé Bax, qui s'occupait à Paris d'affaires de course, a vent de la décision royale avant qu'elle soit connue ; il écrit à un sien compère, un Suédois appelé Spalden, qui opérait à Dunkerque. Spalden réunit les armateurs, et leur promet l'abolition de la retenue du dixième pour l'hôpital, contre un versement de cinq mille livres. Les armateurs signent le billet demandé. Ils s'empressent d'en refuser le paiement le jour où ils apprennent qu'ils furent dupes. Le roi intervient annule le billet, et avertit les Dunkerquois qu'ils agi-

ront sagement en se privant des services de Bax, « reconnu pour un malhonneste homme ». Quant à Spalden, il est établi que, sous prétexte de faveurs pour l'obtention d'arrêts de bonne prise, il leur a soutiré des sommes telles que « cela passe l'imagination ». Et le roi les met encore en garde contre un sieur Lamathe, à sa sortie du Fort-Levesque (1).

Ce rôle de victime n'est pas ordinaire aux armateurs.

La corruption pratiquée et répandue par l'administration espagnole avait trop profondément pénétré les mœurs de ce pays pour être extirpée d'emblée. Le mauvais exemple venait de haut. « Le revenu de la ville est gouverné par le sieur baillly de la ville et le bourgmaistre qui en disposent ensemble comme il leur plaist, plus pour leur intérêt que pour celui du public. » On ne pardonnera pas à Louis XIV d'avoir voulu enrayer ce système ; et c'est cela que l'on continue à appeler les libertés municipales, auxquelles on fait grief au roi d'avoir touché ! Le bailli de Dunkerque n'est autre que Faulconnier. « Il est prodigieusement haï ; c'est un chicaneur, » et même mieux. Une anecdote édifiante le montre sous un jour inattendu, et donne un singulier aperçu du fonctionnement de la justice échevinale (2).

« Un soldat du régiment de Normandie et de la

(1) Arch. Nat., *Marine*, B² 28 f. 120, 151, 33 f. 77, 38 f. 195, 441 f. 50, 86, 218 ; B³ 88 f. 113 ; C¹ 254. — Arch. Chambre de Commerce de Dunkerque, *Reg. des Délibérations*, I, 34.

(2) Il s'agit ici de Pierre Faulconnier, grand bailli en 1662, que Louis XIV confirme à vie dans sa charge, avant de la rendre héréditaire en 1674 ; son fils, Pierre-Mathieu Faulconnier (1650-1735), lui succède en 1676, et jette les hauts cris le jour où il est contraint de racheter cette charge ; c'est l'historien de Dunkerque. Il eut un frère, Denis Faulconnier, négociant et armateur, et un fils, qui lui succéda et mourut en 1775, âgé de 90 ans.

compagnie d'un nommé M. Paumé, ayant voulu forcer une femme dans sa maison, et n'en ayant pu venir à bout, la fut attendre hors la ville dans un lieu où il savoit qu'elle devoit passer, et là il la renversa dans un fossé, où il la força autant qu'il le put ; cette femme ayant fait sa plainte au Magistrat, le soldat fut arrêté et mis prisonnier ; son capitaine, qui eust été bien aise de le ravoir, s'adressa pour cela au bailliy, qui luy dit que, s'il vouloit luy donner dix escus, qu'il luy sauveroit la vie, mais qu'il falloir qu'il fist le fou, et donna mesme à ce capitaine toutes les instructions nécessaires pour que ce soldat jouast bien ce personnage. Le capitaine offrit cinq escus, qu'il devoit au soldat pour son décompte, mais, le bailliy se tenant toujours ferme à dix escus, ils convinrent enfin de cette somme. En suite de cela les informations se font, la femme et le soldat confrontez demeurent d'accord du fait, et le soldat fut condamné au fouet et à la fleur de lys, ce qui fut exécuté il y a environ quinze jours. Après quoy le bailliy demanda les dix escus qui luy avoient esté promis, disant qu'il avoit sauvé la vie au soldat. Mais le capitaine, qui ne l'avoit pas entendu ainsy et qui croioit ravoir son soldat sain et sauf, repartit qu'ayant esté fouetté et marqué il ne pouvoit plus s'en servir, et qu'ainsy il ne donneroit point les dix escus. Cependant le bailliy ne laisse de les luy envoyer demander, comme sy c'estoit une dette la plus légitime du monde (1). »

L'arrêt du roi n'a plus rien de surprenant, qui

(1) Gravier à Colbert, 12 septembre 1671 ; Brodart à Colbert, 11 avril 1668 ; Patoulet à Seignelay, 1688. — Arch. Nat., *Marine*, B³ 7 f. 54. 10 f. 79, 55 f. 165. — Sur le rôle et les fonctions du bailli, cf. Louis Lemaire, *la Justice criminelle du Magistrat de Dunkerque*. Dunkerque, 1912, in-8.

interdit de ses fonctions de bourgmestre à Furnes l'armateur Jacques Omaer (13 juillet 1694) : Pontchartrain avait démêlé qu'Omaer, profitant de deux ordres tirés par Jean Bart pour payer les vivres dont il avait approvisionné son escadre à Vlêker, avait réussi à se faire payer à Copenhague et à Dunkerque, c'est-à-dire deux fois pour le même objet. Le 4 septembre, il est rétabli dans ses fonctions. Que s'est-il passé ? Ce même jour, il envoie au ministre le billet suivant : « A mon retour à la maison, j'ay cognu l'incroyable préjudice que mon absence a causé tant à mon commerce qu'à ma réputation, mais j'espère pouvoir me consoler de ce que Vostre Grandeur a cognu mon innocence. » Ce n'était pas la première fois qu'il protestait de la sorte. Il avait déjà dû certifier n'avoir rien présenté dans ses comptes qui ne fût « dans la justice » ; en 1685, il se désolait qu'à deux reprises le vin de palme qu'il avait envoyé n'eût pas été trouvé bon (1).

Au fond, le roi et son ministre savent parfaitement à quoi s'en tenir. Ils protègent les armateurs parce qu'ils ont besoin de corsaires, mais prennent les mesures voulues pour les amener à plus de régularité dans leurs opérations. « La bonne foy est chose dont les gens de ce pays-ci ne sont pas accoutumés à faire grand cas, et il suffit à ceux de qui ils sont connus qu'ils assurent quelque chose pour qu'ils croient devoir s'en défier. » Telle est l'opinion qu'exprime le commissaire Lempereur à son ministre. Et voici comment Pontchartrain explique au bailli Faulconnier le but que se propose le gouvernement en créant à Dun-

(1) Arch. Nat., *Marine*, B² 81 f. 142, 98 f. 464, 533, 567. — Bib. Nat., *Glairambault*, 886 f. 1-9.

kerque une Chambre de Commerce : « J'espère que la Chambre qu'on doit établir à Dunkerque y restablira la bonne foy parmy les négocians, et remédiera aux inconvénients que le défaut de cette bonne foy y a causés. »

Aussi, l'application des ordonnances est-elle ardue. Sagement, Louis XIV rend la main quand il le faut. Il a interdit les rançons : cependant, les armateurs permettent à leurs capitaines d'en tirer des pêcheurs ennemis, et de leur délivrer des sauf-conduits en foi de quoi les Hollandais continuent leur pêche, au lieu de ne leur accorder que le temps strictement nécessaire pour regagner leur port. Ce procédé avantage singulièrement l'ennemi. Cependant le roi cède partiellement aux sollicitations des armateurs : une ordonnance du 2 décembre 1693 autorise les rançons avec un minimum de mille livres et un maximum de dix mille ; par dérogation, le minimum est supprimé pour les Dunkerquois, et le maximum porté à quinze mille livres (1).

La navigation masquée est une source d'incroyables abus. Les Anglais l'utilisent rarement ; ils font le commerce « noblement », c'est-à-dire qu'ils mettent leurs navires de commerce en état de se bien défendre le cas échéant ; mais elle est de pratique courante chez les Hollandais, « qui ne cherchent que le gain » en évitant la dépense. Les corsaires finissent par ne plus rencontrer en mer que des neutres. L'intendant les aide à les démasquer. Il leur désigne deux bâtiments anglais qui naviguent continuellement dans la Manche et se battent sous pavillon français ; il en

(1) Ducéré, *Corsaires basques*, p. 193. — Arch. Nat. *Marine*, B² 446 f. 713, 446 f. 118 ; B³ 88 f. 81 ; C⁴ 254, 260 f. 71.

communiqué les signaux qu'il a reçus de Versailles, avec les listes de hollandais et d'anglais dissimulés sous pavillon portugais. Les corsaires, désorientés, arrêtent indistinctement tout ce qu'ils rencontrent, y compris les navires munis de passeports du roi : les choses s'éclairciront quand la prise viendra en jugement. Ils se sont bien aperçus qu'ils n'arrivent pas à déjouer toutes les ruses : Cornil Saus et Dierick Pleite laissent aller un navire qu'ils ont arrêté ; Mathieu de Prey, rencontrant ce navire quelques jours plus tard, l'arrête à son tour et le saisit, parce qu'il s'aperçoit que la précédente mainlevée a été obtenue par surprise. Quant aux corsaires de Calais, ils ne se contentent pas d'arrêter tout ce qu'ils peuvent : ils pillent et commettent « une infinité de brigandages que les officiers de l'Amirauté laissent impunis ».

Mais à trompeur, trompeur et demi : les navires étrangers une fois amarrés au quai d'un port de France, les propriétaires des marchandises masquées trouvent à leur tour qui les dupera. Un individu nommé Palinquist se fait passer pour Français à Amsterdam, et tire de l'argent des Hollandais pour se porter réclamateur de leurs navires. Celui-là n'est probablement qu'un escroc, mais les résidents des princes et des républiques alliés en font autant : ils commencent par se faire payer fort cher par les marchands les passeports du roi qu'ils leur procurent, puis leur soutirent jusqu'au tiers et à la moitié de la valeur de la prise, s'ils réussissent à obtenir la mainlevée d'un bien qui le plus souvent mériterait d'être confisqué. Le zèle de ces intermédiaires est inimaginable, soit qu'il s'agisse de se porter réclamateurs devant le Conseil des Prises, ou de prouver à leurs

propres souverains que le navire pris appartient à un compatriote ! Et pour que le tableau soit complet, l'Amirauté d'Ostende fournit la contrepartie : un corsaire ostendais arrête un navire de Dantzig non masqué ; le garde de l'Amirauté offre aux matelots, de la part du juge, cent écus, s'ils veulent déclarer que leur navire vient de Dunkerque, pour que le tribunal soit autorisé à en prononcer la saisie (1) !

Pour déjouer les supercheries, l'intendant de la Marine à Dunkerque interroge les meilleurs corsaires et les plus habiles navigateurs du port. Le scepticisme s'impose quant à la valeur des renseignements qu'il en tire, car non seulement les neutres, mais encore nombre de Français, prêtent leur nom aux Hollandais et aux Anglais. A Dunkerque même, on accorde des passeports à de petits bâtiments qui introduisent des marchandises venant de la Flandre espagnole ; les marchands font à l'Amirauté des déclarations frauduleuses, et, pour décharger les cautions qu'ils donnent en Angleterre, ils imaginent de faire naviguer sous pavillon espagnol des vaisseaux qu'ils font ensuite prendre par des chaloupes armées en course.

C'est Denis Fauconnier qui, lors de la disette du blé, suggère au roi cet ingénieux subterfuge : les navires neutres chargés de grains pour le royaume sont autorisés à venir à Dunkerque munis de connaissances pour un port ennemi, ces connaissances et la véritable destination du navire étant enregistrés au registre secret du greffe de l'Amirauté. De sorte que s'il est pris par un corsaire ennemi, ce navire sera relâché, et s'il est pris par un corsaire français, on

(1) Sur les prescriptions imposées aux corsaires hollandais à l'égard des neutres, cf. Arch. Nat., *Marine*, B¹ 14 f. 8 (10 juillet 1692).

n'aura aucune difficulté à en donner la mainlevée et on ne craindra aucune erreur.

Quoi qu'on ait pu faire, les capres ne rencontrent plus, à la fin de la guerre, que des hollandais déguisés en danois ou en suédois (août 1697), et se rabattent sur de misérables pêcheurs dont la rançon ne paie pas la moitié de leur armement (1).



L'ancienne coutume de la course se maintient à Dunkerque, mais avec plus d'ordre et de précision ; elle s'améliore graduellement.

Les fonds nécessaires étant réunis, les intéressés nomment entre eux un dépositaire qui fait l'armement, paie les avances et veille à la vente des prises ; il en reçoit pour ses peines le quarantième denier.

La règle du partage par tiers persiste, deux à l'armement et un à l'équipage. De ce dernier, on déduit les frais de foyus et les avances avant de procéder à la répartition : capitaine, 24 à 36 parts ; lieutenant, 18 à 24 ; sous-lieutenant, 16 à 20 ; pilote hauturier, 17 à 22 ; maître, 15 à 18 ; pilote côtier, 10 à 12 ; contremaître, 10 à 12 ; aide du contremaître, 8 à 9 ; quartier-maître, 9 à 10 ; chirurgien, 10 à 12 ; écrivain, 10 à 12 ; maître d'armes, 9 à 10 ; canonnier, 9 à 10 ; charpentier, 9 à 10 ; bouteiller, 8 à 9 ; cuisinier, 8 à 9 ; aide-cuisinier, 6 ; matelot, 6 ; volontaire, 3 ; grand

(1) Arch. Nat., G^o 1 et *Marins*, B^o 58 f. 54, 69 f. 363, 73 f. 222, 422, 92 f. 390, 565, 600 ; B^o 60 f. 68, 97 f. 57 ; B^o 284 (*Mémoire au sujet des armements et du commerce des Hollandois et le moyen de le ruiner pendant cette guerre*, 21 mai 1690) ; C^o 251 f. 56, 254 f. 28 et *passim.*, 258 f. 234. — Bibl. Musée Marine, *Reg. rapports en guerre*, f. 10, 103. — Sur les règles en matière de réclamation, cf. Arch. Com. Dunk., 202, 6 et 31 mars 1696.

garçon, 2 ; petit garçon, 1. L'avis unanime des hommes peut augmenter ou diminuer le nombre des parts suivant les services rendus par chacun, et les blessés ont la leur. Les mortes-paies sont réglées avec le caractère d'une gratification : au commandant ou gouverneur, 5 à 6 parts ; au lieutenant de roi, 5 ; au major, 2 à 3 ; aux aides-majors, 2. L'habitude des équipages de faire dire une messe au retour de la croisière se traduit par une part au couvent où elle est dite ; les autres ayant réclamé quand même la leur, on attribue à l'église de Saint-Eloi deux parts, aux capucins, aux récollets, aux carmes, aux minimes, à l'hôpital, chacun une part.

Il n'est pas jusqu'aux officiers d'Amirauté qui prétendent prélever une ou deux parts pour se faire bâtir un local : le roi s'oppose à cette fantaisie.

A titre d'exemple, Vauban a dressé de la façon suivante le décompte d'une prise de 40.000 livres faite par un corsaire de douze canons et quatre-vingt-six hommes :

Frais ordinaire en arrivant au port.....	Pilotage....	50 livres.
	Amarinage .	300 »
	Décharge...	60 »
	Magasinage.	100 »
Droits de l'Amirauté et frais de vente.....		400 »
Poursuites à Paris pour obtenir l'arrêt.....		600 »
	Total.....	<u>1.150 livres.</u>

Ces premiers frais déduits du produit brut de 40.000 livres, il reste 38.490 livres sur lesquelles est perçu le dixième de l'Amiral, soit 3.849 livres. Sur les 34.641 faisant la différence, le dépositaire prend son

quarantième, soit 866 liv. 0 s. 6 d., ce qui donne pour le produit net de la prise 33.774 livres, qui est divisé en trois parties de chacune 11.258 liv. 6 s. 6 d.

Le tiers affecté à l'équipage se répartit en 782 parts pour les officiers, officiers-mariniers, matelots, volontaires, etc..., et 16 parts pour les mortes-paies, soit 798 parts, dont chacune ressortit à 14 liv. 2 s.

Des deux tiers affectés à l'armement on rabat :

Pour les vivres à raison de 7 s. 6 d. par jour et par homme pendant six semaines pour 86 hommes	4.354 liv. 5 s.
Chapeau du capitaine.....	100 »
Poudre, six cents livres.....	600 »
Balles, grenades, mèche et autres artifices.....	600 »
Total....	<hr/> 2.654 liv. 5 s.

Partant, il reste de profit aux armateurs 19.862 liv. 8 s.; bien entendu ce n'est pas un bénéfice net, puisqu'il convient d'en déduire encore les amortissements.

Si la course fut accomplie sur un vaisseau du roi, il faut encore rabattre la moitié de ces 19.862 liv. 8 s. pour acquitter le tiers revenant au roi, soit 9.931 liv. 4 s., si bien qu'il revient en définitive pareille somme aux armateurs. Il est à remarquer en ce cas que l'indemnité due au roi pour les câbles ou les cordages rompus est prélevée sur le tiers des matelots. En cas de perte du vaisseau, le roi la supporte moyennant le tiers qu'on lui paie, et si la course ne produit rien, les armateurs en sont pour leurs frais de vivres, d'agrès, et d'avances aux matelots (1).

Cela, c'est la théorie pure. Aux abus déjà signalés

(1) Arch. Nat., *Marine*, B³ 55 f. 207. — *Oisivetés de M. de Vauban*, p. 201.

dans l'emploi par les particuliers des vaisseaux du roi s'en ajoute ici un nouveau : le remplacement des vivres et des munitions, stipulé par le contrat de prêt, est rarement effectué intégralement par les armateurs. De ce chef, à la fin de la guerre, Géraldin, qui venait de mourir, devait des sommes considérables dont le recouvrement paraissait au moins improbable. Aussi, dans certains contrats, le roi substitue-t-il au système des remplacements un prélèvement d'un cinquième des prises.

Pour des motifs aisés à soupçonner, la procédure est parfois arrêtée dans son cours normal, et l'on voit, par exemple, l'armateur Davery, l'ami de Jean Bart et Pensionnaire de la Ville, insulter le contrôleur de la Marine Pajot qui s'oppose à la levée des scellés apposés sur une prise.

Si les avances aux équipages ont atteint un taux excessif, qui constitue une lourde charge pour les armateurs et une perte sèche quand la course est infructueuse, il faut reconnaître que « tout cela s'est produit par la faute des armateurs, qui se sont appropriés des tiers des prises appartenans aux équipages, et la négligence des officiers d'Amirauté à y pourvoir ». La négligence, ou la connivence. Les avances sont le plus clair de ce que touchent les matelots. En novembre 1693, on assiste à ce spectacle : Jean Rycx, dépositaire d'armements qui ont rapporté quinze prises et dix rançons représentant un produit de neuf cents mille livres, ne peut représenter ni un état de répartition, ni une seule quittance des trois cents mille livres revenant aux équipages ! Insolvable pour une somme aussi élevée, Rycx est contraint par corps ; il ne doit de passer de la prison à l'auberge de la Pomme d'Or

qu'à son ami Taverne, qui se porte caution pour lui. Il n'est élargi définitivement que le 22 décembre. « Cette négligence à satisfaire les équipages est la principale cause du peu de succès de quelques armements, et surtout de la difficulté de trouver des matelots pour la course. » Les officiers et l'équipage de la *Revanche*, dont le capitaine, Antoine Schepen, était mort, en viennent à faire arrêter leur armateur, Jacques Naechtegall (mai 1694) (1).

Pas plus qu'aux matelots, certains armateurs n'aiment rendre de comptes à leurs actionnaires. Géraldin n'en peut obtenir de Pletz ni de Taverne pour ses parts d'intérêts dans leurs armements. L'affaire s'ébruite, menace de s'aggraver; Pontchartrain veut que le lieutenant-général de l'Amirauté s'entremette pour que les parties s'entendent de gré à gré, « car rien ne peut tant détourner les armateurs de faire des entreprises pour la course que les procès ». Tout armateur qui s'engage dans cette voie est un homme perdu (2). Les mêmes Pletz et Taverne, d'autres encore, doivent des sommes élevées au sieur Rémy, consul de France à Christiansand. Il avançait les fonds qui soldaient les frais de relâche de leurs corsaires, et n'en obtenait pas le remboursement. La dette montait toujours. Rémy réclame en vain son dû pendant deux ans. L'ambassadeur, M. de Bonrepos, appuie ses réclamations, insiste sur l'utilité de ses services. Pontchartrain donne des ordres à l'Amirauté. Le tout sans résultat. Pour éviter la banqueroute, Rémy emploie les grands moyens : il saisit des navires de Pletz et de

(1) Arch. Com. Dunk., 209, II, 58, 59, 69. — Arch. Nat., *Marine*, B² 434 f. 333, 408; B³ 55 f. 207. *Mémoire touchant les équipages des vaisseaux armés en course par les particuliers*, et f. 213.

(2) *Ibid.*, C¹ 254, 8 octobre 1692.

Taverne, et menace de les faire vendre s'il n'est pas remboursé à bref délai (avril 1696). Il est juste d'ajouter que le capitaine Philippe Herman se plaint dans son rapport que ce consul retienne les prises amenées par les corsaires français, uniquement pour en consommer la valeur en frais (1).

Pletz est ce même personnage auquel Jean Doublet administra impunément une magistrale râclée, et qui ne l'avait pas volée. Il est remuant, intrigant, peu embarrassé de scrupules. Il accable le ministre de mémoires, entremêlés de délations. Ayant intéressé quelques fonctionnaires à ses armements, il se croit tout permis. De son autorité privée, il arrête deux vaisseaux danois dans le port (15 décembre 1696), prétendant se faire justice soi-même, sans lettre de marque ni ordre du roi : il « mériterait d'en estre puny très rigoureusement ». Ayant cinq vaisseaux à équiper, il débauche les soldats des forts, et des matelots récemment débarqués du *Pontchartrain* et de la *Railleuse* ; on passe condamnation, dans l'espoir que ses corsaires feront grand mal à l'ennemi. A la fin de la guerre, d'ordre du roi ses effets sont saisis, en paiement des munitions qu'il doit. En 1700, il est en faillite (2).

Vauban indiquait des solutions pratiques et simples pour l'écoulement des marchandises provenant des prises. On ne se conforma pas à ses vues, et la question demeura très complexe. On classait ces marchandises en trois catégories : les unes étaient renvoyées pour être vendues à l'étranger ; d'autres étaient vendues sous condition du paiement des droits ordonnés

(1) *Ibid.*, B¹ 408 f. 508, 415 f. 354, 416 f. 134, C¹ 254 263 f. 21.

(2) *Ibid.*, B² 418 f. 693, 134 f. 133, 434, 148 f. 698 ; B² 93 f. 226 ; B¹ 14 f. 278.

par les arrêts, d'autres enfin acquittaient les droits ordinaires. Le 25 mai 1695 seulement, un règlement les exempta des droits qui se lèvent sur les denrées en provenance de l'étranger.

Aussi, que voit-on? Corsaires dunkerquois et pêcheurs hollandais sont d'intelligence: des navires chargés de harengs et de morues entrent à Dunkerque apparemment comme prises; en réalité, leurs chargements sont introduits dans le royaume sans payer de droits. Un marchand de vin de Bordeaux obtient la saisie d'un navire hollandais relâché à Dunkerque: il était d'accord avec le maître du navire, et expédiait sous cette forme ses barriques de vin pour ne pas risquer de les voir tomber aux mains de l'ennemi. L'autorité sévit quand elle peut. Un marchand nommé Vandembroucque se rend acquéreur de denrées prohibées, qu'il n'expédie pas hors du royaume dans les vingt-quatre heures, comme il est ordonné: il lui en coûte un séjour en prison. Pour rendre possible la sortie de cette catégorie de denrées, il faut bien accorder des passeports à des marchands de Bruges et de Rotterdam qui s'en rendent acquéreurs sur place. On en donne à un navire danois qui apporte de Flessingue des marchandises permises et en remporte de prohibées. Une autorisation analogue est accordée à des Irlandais demeurés fidèles à Jacques II.

A la mise en vente, le roi prend sans difficulté ce dont il a besoin pour ses arsenaux, et le jeune Jérôme Phélypeaux, désireux de satisfaire aux fantaisies de ses amis, réclame tous les singes qui se trouveront sur les prises. La Compagnie des Assurances et les fermiers généraux interviennent aux inventaires et aux ventes, où ils délèguent leurs commis. Un règle-

ment autorise les fermiers à acheter, au prix de trente livres le quintal, le tabac des prises dans tous les ports du royaume : par exception, les armateurs obtiennent l'abolition de ce privilège à Dunkerque, où la présence d'une garnison nombreuse a causé une élévation sérieuse du prix du tabac. Si la vente n'en restait pas libre, ce serait au plus grand dam de leur industrie.

Le lieutenant-général de l'Amirauté doit veiller à la régularité des ventes, et éviter, par exemple, que sitôt le jugement de validité rendu, mais avant l'expédition et la signification, des armateurs ne vendent les denrées à des prix inférieurs aux prix courants, ce qui dissimule évidemment des trafics peu avouables.

Des espèces assez exceptionnelles de recousses nécessitent une dérogation au droit coutumier. Une barque de Boulogne, chargée d'avirons et de douelles pour le Magasin de l'Arsenal de la Marine à Dunkerque, est prise par un corsaire ostendais et reprise par une frégate du roi; on en donne mainlevée comme si elle n'avait pas été prise. Deux capres dunkerquois reprennent à l'entrée d'Ostende une bellandre qui transportait des matériaux pour le grand entrepreneur des travaux de fortification, Robelin; peu soucieux de la conduire au port, ils en enlèvent les agrès et appareils, et la coulent malgré les protestations du maître : ils sont dans leur tort parce que la bellandre ne leur appartenait pas, n'ayant été que neuf heures aux mains de l'ennemi. L'indemnité que réclame Robelin est justifiée.

Enfin il arrive que Louis XIV ordonne des restitutions à titre purement chevaleresque : ainsi fait-il quand des capres ramènent un navire d'Ostende chargé

de semences de fleurs, de rubans, de montres, de carrosses, de dinanderies, que le duc de Villahermosa adressait en présent à des gentilshommes d'Espagne (1).

On voit, en somme, combien la complexité des espèces rendait subtile l'interprétation du droit de la Course, et combien le gouvernement devait déployer de tact, de souplesse et de fermeté, pour ne pas détourner les armateurs d'entreprises utiles à l'Etat, tout en les empêchant d'abuser des privilèges et des facilités qu'il convenait de leur accorder.

III

LES CAPITAINES

La population maritime conserve sa base flamande, et reste cosmopolite pour une forte part. L'élément français se développe. Les mœurs de ces gens de mer ne subissent guère de modifications, moins sauvages peut-être, à coup sûr aussi rudes. Les événements corsent les existences; l'imprévu constant ne les surprend pas : ils s'y abandonnent avec insouciance, prêts à subir leur sort dans les circonstances critiques, comme à en profiter le cas échéant. Les amateurs de pittoresque ne sont pas déçus.

Cependant l'influence française plante un certain ordre là où précédemment la licence dominait. L'irrégularité devient de plus en plus exceptionnelle.

(1) Arch. Nat., E 4783 f. 159; *Marine*, B² 89 f. 757, 404 f. 569, 573, 106 f. 236, 408 f. 248; 424. f. 502, 735, 427 f. 217; B² 49 f. 136; C¹ 254. — Arch. Com. Dunk., 209, II, 56.

Le roi paie ses officiers. Voilà une grande nouveauté à Dunkerque, où naguère encore les Archiducs envoyaient leurs capitaines de mer cultiver leurs champs pour subsister. En conséquence, le roi exige une discipline plus forte, non seulement sur mer, où elle est de rigueur, mais pendant les séjours à terre.

Il leur défend de contracter des dettes, et veut qu'ils les paient s'ils en ont. L'intendant ne s'oppose à la saisie de leurs biens que s'ils promettent de s'acquitter sur leurs appointements : la promesse n'étant pas suivie d'effet, le roi opère lui-même la retenue. Mais s'il réproouve les dettes, il a horreur de la lésine : chacun doit régler sa dépense conformément à son rang. Le chef d'escadre de Méricourt est tancé pour avoir tenu sa table dans un méchant cabaret, et fait transporter à son domicile personnel des tables et des bancs de son bord. On souligne l'indignité d'une pareille conduite pour un homme dans sa situation, et s'il continue à nourrir ses officiers à cent francs par mois, le ministre menace de ne pas lui donner davantage.

Les officiers sont tenus de répondre aux assignations du Magistrat pour les cas de sa compétence, sous la sauvegarde de l'intendant, qui leur évitera les vexations possibles.

Le duel sévit dans le corps de la Marine comme dans les autres : il est sévèrement poursuivi, mais difficilement atteint. En cas d'issue fatale, le survivant échappe trop facilement au châtement pour que sa fuite ne soit pas favorisée par une sorte de conspiration tacite ; les enquêtes n'aboutissent guère. Mais combien de duels ignorés dont les acteurs furent simplement blessés ! Les chirurgiens les pensent en

secret, et l'intendant ne peut obtenir que ces praticiens les dénoncent.

L'aménité des rapports entre officiers et bourgeois subit des accrocs. Si Forbin va en prison pour avoir rossé le sieur Fervacques, c'est qu'il a tort; si Doublet inflige au sieur Pletz une correction analogue sans être inquiété, c'est sans doute qu'il a raison. Les gardes de la Marine sont des jeunes gens pleins de feu; ils expient par un séjour en prison le désordre qu'ils provoquent dans les maisons bourgeoises. Au cours d'une rixe, six des gardes de la compagnie de Brest, servant à Calais, malmènent un bourgeois au point de l'occire (septembre 1696), puis disparaissent: le roi promet de les casser tous s'ils ne se représentent dans les huit jours, et tient le corps servant à Calais responsable de cinq cents livres, à verser à la veuve de la victime.

Deleau est cassé pour son peu d'application et son manquement à ses devoirs. Le chevalier de Montault est discrètement rayé des cadres à la suite d'indélicatesses. Gédoin est interdit pour avoir maltraité un écrivain. Convenons-en: « L'employ des écrivains ne peut estre agréable à Messieurs les capitaines, observans ce qui se passe dans les bastimens, prenant soin de la distribution des vivres, tenant mémoire des absens et des malades pour diminuer d'autant la fourniture au profit de S. M.; les officiers qui avoient accoustumé d'en tirer quelque avantage ont peine à souffrir les écrivains. » L'Amiral de France va plus loin: il ordonne la présence d'un écrivain même sur les navires armés en course. L'intégrité des officiers de plume n'est malheureusement pas à l'abri du soupçon, soit à l'amarinage, soit à la vente des prises.

Leur physionomie se complète si l'on tient compte qu'ils ne sont pas uniquement gens de cabinet; à l'exemple des chirurgiens qui troquent la lancette contre la pique d'abordage, des écrivains renoncent à la plume pour brandir le sabre, et, avec l'autorisation du roi, commandent des capres. Ecrivains, aumôniers (1), dont il y aura bientôt sur tous les corsaires, surveillent de près les registres des chirurgiens : on s'est aperçu que des remèdes économisés pendant une course étaient portés en compte pour la croisière suivante. Sur quoi la visite des coffres devient la matière d'un conflit entre la Ville et l'Amirauté : le Magistrat veut réserver la visite des coffres à ses chirurgiens-jurés, de même que l'examen qui déclarera les candidats capables de trancher officiellement dans le vif de leurs semblables (2).

Parmi les capitaines commandant en course, deux tendances se manifestent : leur vocation est commerciale, ou militaire. Les uns préfèrent ne pas se battre, et ne s'y résignent que contraints et forcés ; ils le font néanmoins avec bravoure. Ils s'engagent pour une croisière en course comme pour un voyage au commerce, indifféremment, et pour les avantages matériels qu'ils y trouvent. Les autres aiment les coups autant que le profit, dédaignent le formalisme du Code des Prises à moins d'entrevoir un bénéfice dans le maquis procédurier, tiennent à leur indépendance et ne se soucient pas d'entrer dans la Marine Royale ; les grades, les distinctions honorifiques les tentent

(1) Le roi leur fait réserver les postes vacants à l'hôpital (5 septembre 1691).

(2) Arch. Nat., E 1789 f. 343; *Marine*, B² 38 f. 62, 76, 49 f. 451 bis, 50 f. 153, 56 f. 20, 61 f. 28, 79 f. 422, 460, 115 f. 416, 541, 117 f. 821, 123 f. 37, 124 f. 275; B² 28 f. 47; C¹ 264 f. 40. — Arch. Com. Dunk., 342, II, 120.

moins que la prime en espèces que rapporte la capture d'un paquebot. Ils gaspillent le bien qu'ils gagnent. La vie d'aventures leur plaît. D'autres enfin sont animés du feu sacré : courageux, déterminés, scrupuleusement honnêtes, leur cœur est sensible aux honneurs et ils aiment passionnément la gloire. Hommes de devoir, admirables serviteurs du pays, le roi se hâte de les incorporer dans sa marine; ce sont des officiers de premier ordre, de ceux qu'affectionnait Razilly, parce qu'ils sentaient plus le goudron que l'homme de Cour. Ils s'élèvent plus ou moins, suivant leur capacité ou leur chance. De leurs rangs sortent les Jean Bart et les Du Guay-Trouin.

Leur industrie place les capitaines capres dans une situation intermédiaire entre le « civil » et le « militaire ». L'intendant en réquisitionne dix en avril 1691, et les envoie servir à Brest sur les vaisseaux du roi, à cent livres par mois; il désigne ceux auxquels des missions spéciales sont dévolues, comme le ravitaillement de l'île de Bass; il fait appel à tous ceux dont il peut disposer, dans des circonstances critiques comme les bombardements de 1694 et 1695. Aussi prétendent-ils à l'exemption du logement des gens de guerre, et aux autres privilèges dont bénéficient les officiers du roi. Louvois intervient: il leur rappelle qu'ils sont bourgeois de Dunkerque, et qu'une commission de l'Amiral ne leur enlève pas cette qualité. Le bourgmestre, en réponse aux doléances qu'il exprime contre les capitaines capres, est informé qu'il peut « sans difficulté leur retrancher les exemptions dont ils prétendent jouir ».

Les officiers du corps voient en eux des concur-

rents, et, malgré la volonté de Louis XIV, accentuent la ligne de démarcation. Un consul ennemi prend passage par erreur sur un corsaire d'Omaer qu'il croit zélandais : à Brest, les officiers du roi frappent le capitaine à coups de canne, et lui enlèvent le consul; Colbert ordonne une enquête. Le capitaine du corsaire du duc d'Aumont, Guillaume Gilles, s'emporte violemment contre le capitaine de Vieuxchamps, qui riposte par une volée de coups de bâton : Vieuxchamps est enfermé plusieurs jours à la citadelle de Dunkerque et perd momentanément le commandement de sa barque-longue, en punition de ce qu'il a compromis le respect dû au duc d'Aumont; mais le duc est prié de réprimander énergiquement le capitaine Gilles, et de lui recommander plus de déférence envers les officiers du roi.

A la vérité, les capres en manquent : sitôt hors du port, ils arborent le pavillon et les flammes comme les vaisseaux du roi, qu'ils négligent de saluer. Cette même fierté leur fait refuser le salut aux vaisseaux de guerre des pays amis dans leurs eaux territoriales, et leur sert de prétexte pour, en temps de paix, enlever leurs prises aux corsaires algériens qui ne passent pas sous le vent en manière de soumission. Par contre, ils sont entre eux d'une excessive politesse; ils consomment à échanger des saluts en mer, ou à célébrer des réjouissances dont ils multiplient les occasions, une quantité de poudre telle que ces fantaisies reviennent fort cher aux armateurs. Une ordonnance leur interdit de tirer le canon dans d'autres circonstances que celles prescrites par le roi, et chaque coup parti pour faire amener un navire allié leur est imputé de deux à quatre écus sur leurs parts.

Mais lorsqu'ils se trouvent en présence de forces trop supérieures pour pouvoir résister et sont certains d'être pris, leur en voudra-t-on de tirer « un coup de canon pour l'honneur du pavillon (1) » ?



Au départ, l'intendant communique aux capitaines les signaux qui les feront reconnaître des vaisseaux du roi ; ils conviennent de ceux qu'ils s'adresseront en cas de rencontre, mesure de précaution primordiale, en ces mers où les navires ennemis et amis se ressemblent identiquement, et où les hommes parlent, parfois dans la perfection, leurs langues réciproques. A ces signaux amis, ils ne répondent pas toujours... dans la mauvaise intention de se faire passer pour ennemis et de reprendre sa prise à un camarade !

Le jeu des signaux varie beaucoup. Le roi a autorisé l'emploi de flammes de toutes couleurs, excepté le blanc ; elles servent en outre à orner le navire les jours de fêtes. Les pavesades des vaisseaux du roi sont bleues, semées de fleurs de lys jaunes et bordées de deux grandes bandes blanches. Quant aux pavillons, les navires marchands portent l'enseigne de poupe de couleur bleue avec une croix blanche traversante, et les armes du roi sur le tout. Les corsaires de Dunkerque arborent le pavillon blanc chargé d'une croix bleue. Jean Bart, chef d'escadre, hisse à son

(1) Arch. Nat., *Marine*, B² 39 f. 401, 76 f. 257, 78 f. 561, 91 f. 204, 205, 405 f. 144 ; B³ 21 f. 27, 55 f. 207 ; C⁴ 254 f. 18. — *Guerre. Arch. hist.*, 951 f. 143. — Bib. Nat., *Clairambault*, 584 f. 228 et seq. — Bibl. Musée Marine, *Reg. Rapports en Guerre*, f. 93. — Arch. Com. Dunk., 342, I, 207.

grand mât la cornette blanche avec l'écusson du département de Dunkerque (1).

En mer, il est de la dernière imprudence de se fier au pavillon, surtout lorsqu'on se trouve le plus faible.

L'ordonnance de 1681 prescrivait que le coup de semonce devait être donné sous pavillon français : « A l'imitation des Anglois, l'usage contraire ne tarde pas à s'établir », et la simulation de pavillon devient la règle. Du roi ou des particuliers, les capitaines ne hissent le pavillon français qu'au moment de l'attaque. A Lagos, en 1693, la flotte de Tourville se présente le premier jour aux Espagnols, tout entière sous des couleurs étrangères. C'est, à cette époque, un usage international. Un danois, neutre, muni d'un passeport du roi de France, entre à Alexandrette sous pavillon hollandais, et tire sur un navire français pour l'obliger à saluer. Le capitaine Charles Maréchal est poursuivi par quatre corsaires, un sous pavillon anglais, un autre sous pavillon hollandais, et deux sous pavillon français ; il se réfugie auprès de ces derniers, qui le prennent : c'étaient des Ostendais, dont l'un commandé par ce Pierre de Laina qui, comme Diégo, depuis vingt-cinq ans passait alternativement d'Ostende à Dunkerque, et réciproquement.

Les exemples, ici, ne sont pas l'exception, mais la règle. Ils abondent. Deux frégates ennemies gardent le pavillon français pour chasser un capre de Dunkerque jusque devant le port !

En France, l'ordonnance du 9 mars 1696 répète

(1) « De laquelle cornette le battant aura quatre fois le guindant, et sera fendue par le milieu des deux tiers de sa hauteur, et les extrémités se termineront en pointe. » En corps d'armée, le chef d'escadre porte sa cornette au mât d'artimon.

celle de 1689; le système du faux pavillon hissé au moment du coup de semonce ou d'assurance est « contraire à la foy publique, à l'honneur du pavillon français et aux ordonnances », ce sont ses propres termes. Mais ce moyen est excellent pour engager les neutres au combat, et les corsaires en usent afin de les faire déclarer de bonne prise. La nouvelle ordonnance prononce la confiscation au profit du roi, si la prise est reconnue bonne, et, dans le cas contraire, impose aux capteurs tous les frais et dommages-intérêts. Mais les mœurs sont plus fortes que les lois, et tout le monde continue à arborer de faux pavillons (1).

Tout est motif à incidents, à accidents, à événements dans ces croisières des capres. La malice des hommes, l'ouragan et la guerre en multiplient les occasions; les hasards déroutent les combinaisons; il faut toujours se tenir prêt à parer à l'imprévu. La présence d'esprit constante, le sang-froid imperturbable, l'imagination sans cesse en éveil sont des qualités indispensables aux capitaines. Quelle volonté de fer il leur faut pour tenir en main, dominer et entraîner leurs hommes! Quel courage à toute épreuve, et sur le tout quelle connaissance approfondie du métier de lamer! Leur fortune, et encore plus leur vie sont journellement en jeu. Quelle école! Quelle trempe pour les caractères! Que tous ne soient pas exactement à la hauteur de leur tâche, qu'il se produise des défaillances, c'est là l'inévitable, et aussi l'exception : mais l'ensemble est magnifique.

(1) Arch. Nat., *Marine*, B² 33 f. 161, 64 f. 189, 84 f. 256, B³ 88 f. 26; C¹ 245 f. 29 (*Règlement du roi sur les pavillons, flammes, etc...*), 254 f. 12, 258 f. 34, 260 f. 71. — Bib. Nat., *Mél. Colb.*, 176 f. 190. — Bibl. Musée de Marine, *Reg. Rapports en Guerre*, f. 112, 116. — Valin, *Commentaire de l'ordonnance de 1681*, l. 3, tit. 4, art. 12, p. 251.

Sûr de son coup d'œil, le capitaine calcule ses chances de salut quand la tempête chasse son navire qui fuit devant elle, avec la perspective d'un échouement sur une côte ennemie. Si quelque adversaire plus fort le poursuit, le capitaine, quand il n'accepte pas un combat même inégal, suppose froidement la marche de l'un et de l'autre, jette à propos sa chaloupe, ses canons à la mer, crève ses barriques d'eau ou de bière, apprécie la résistance de sa mâture pour ne pas lui imposer trop de voile, pare à la rupture d'un mât ou d'un agrès, raccommode la manœuvre coupée par un boulet. Les frégates de Dunkerque sont fines voilières, ceux qui les conduisent sont bons manœuvriers : ils se tirent d'affaire le plus souvent.

Le 1^{er} novembre 1690, la *Revanche*, une belle frégate de deux cents tonneaux et vingt-quatre canons, capitaine Jean Glasson, filait dans le vent d'une tempête toutes ses voiles carguées, quand surgit un vaisseau, sa grande voile dehors, qui la heurte, rompt son bordage jusqu'au cintre, brise sa vergue d'artimon, et emporte ses deux fanaux de poupe avec le balcon de pavillon, puis disparaît dans l'obscurité. Au choc, deux hommes du navire abordeur sont projetés sur le pont de la *Revanche* : Glasson apprend par eux qu'ils appartiennent à l'équipage de Brauwer, avec lequel il naviguait de compagnie depuis cinq semaines (1)!

Si les corsaires font amener assez facilement les bâtiments de commerce isolés, ils ne peuvent harceler impunément les flottes marchandes qu'escortent de forts convois. Lorsqu'ils ont convenu d'un plan d'at-

(1) Arch. Nat., *Marine*, C¹ 263 f. 146. — Ces renseignements sont tirés des rapports de mer des capitaines, consignés sur des registres dont la presque totalité subsiste dans différents dépôts. Voir à ce sujet *l'Introduction* du tome I de cet ouvrage, pp. 12 et 13, et celle du présent volume.

taque, il suffit que l'un d'eux manque à son devoir pour que les autres ne puissent remplir le leur, et se voient forcés d'abandonner la partie. Tous sont munis de canons (1), sauf les très petits, qui n'emportent que de menues armes, mais leur grande force réside dans leurs équipages nombreux, d'où l'avantage pour eux à éviter les canonnades, à en venir directement à l'abordage. Ils le préparent par la volée de leurs canons et de leur mousqueterie, et par les grenades qu'ils jettent à la main. Les pistolets à la ceinture, le sabre au poing, la mèche allumée aux dents, les officiers lancent les premières grenades qu'un matelot leur passe au fur et à mesure. Chacun connaît son poste de combat (2). Quand les grappins accrochent le navire ennemi, les mieux placés par l'effet de la manœuvre sautent les premiers. Si le pied manque, c'est la chute et l'écrasement entre les deux navires.

On ne saute pas à l'abordage : « On y marche, et le plus sûrement qu'il est possible, d'autant qu'on a des risques de guerre à courir qu'on pareroit mal en volant. » Pas à pas, on gagne du terrain, prenant soin de « paraître en état de défense sur le vaisseau ennemi ». Le combat corps à corps commence, à coups de grenades, de pistolets, à l'arme blanche, même « à coups de morceaux de bois » quand on n'a pas mieux sous la main. En guise de défense, les vaisseaux marchands anglais placent des coffres d'artifices dans les doubles des gaillards, afin de faire sauter les assaillants. Le colonel Jacob Richards perfectionne

(1) Le roi fournit des canons. Les fusils boucaniers sont très appréciés; quand on en trouve sur une prise, ils sont généralement réservés aux vaisseaux du roi. — *Ibid.*, B² 70 f. 340, 90 f. 777; C¹ 251 f. 43.

(2) A ce propos, cf. Ducéré, *Corsaires basques*, p. 209.

l'invention. Néanmoins les vaisseaux de guerre n'adoptent pas ce genre de dispositif. « Quant au feu de mousqueterie fait dans les hunes, ou d'ailleurs, que peut opposer un vaisseau abordé, M. de Jamain appelle cela un galimathias qui ne signifie rien (1). » La furie de ces combats est incroyable ; ils sont journaliers, et les épisodes sanglants rougissent presque à chaque page les rapports des capitaines : leurs voiles délabrées, leurs bâtiments troués, les morts et les blessés qu'ils ramènent prouvent éloquemment leurs dires.

Les corvettes la *Volage*, sous Norey, et la *Nymphe*, sous Damontot, quittent le Havre le 13 juin 1696, en même temps que le paquebot et quelques marchands qu'elles escortent. Entre Etaples et Boulogne, Norey chasse une corvette ennemie ; Damontot entend l'ap-

(1) *De différents combats sous le règne de Louis le Grand*, Bib. Nat., ms. nouv. acq. franç., 9392 f. 187. — Cal. St. Pap., *Domestic*, 1694-1695, p. 308. — Arch. Nat., *Marine*, B³ 42 f. 103; C¹ 252 f. 102. — « Un jour, S. M. souhaita de savoir la manière dont je me conduisois dans les abordages, et comment je dispois mes attaques. Je lui répondis que je commençois par distribuer des soldats ou des matelots à chaque canon, autant qu'il en falloit pour le servir; que le reste de l'équipage armé de fusils et de grenades, les officiers en tête, étoit posté partie sur le gaillard de derrière, et partie sur la dunette; et que je faisois ensuite mettre des grapins au bout des vergues, et que dans cet état, j'avançois sur l'ennemi. Au moment que les vaisseaux se joignent, continuai-je, on lâche les grapins, attachés à une grosse chaîne amarrée; de telle sorte que les bâtiments ne sauroient se séparer sans un accident imprévu. Alors mes soldats font feu sur l'avant et sur l'arrière de l'ennemi, dans lequel ils font pleuvoir un orage de grenades jetées sans interruption, et en si grande quantité qu'il ne sauroit les soutenir longtemps. Dès que je m'aperçois qu'il commence à s'ébranler, je m'avance le premier, en criant à l'équipage: *Allons, enfants, à bord!* A ce mot, les soldats et les matelots, pêle-mêle, sautent dans le vaisseau abordé, et le carnage commence. Pour lors je reviens sur mes pas pour obliger tout le monde à suivre, et à soutenir les premiers; et tous combattent jusqu'à ce qu'ils se soient enfin rendus maîtres du vaisseau. Ce qui rend ces combats si sanglants et si meurtriers, c'est que personne ne pouvant fuir, il faut nécessairement ou vaincre, ou mourir. » — Forbin, *Mémoires*, p. 593.

pel de son canon, et cherche à couper la route à cette corvette, qui réussit à gagner le large. Près des côtes anglaises, une frégate ennemie oblige Norey à revirer ; Damontot, « plein de feu et de bonne volonté », mais « trop hardi », continue seul la chasse. A cette vue, la corvette poursuivie met en travers, et, soutenue par la frégate, un ostendais équipé de quatre-vingts hommes, elle poursuit à son tour Damontot, qui doit revirer. Les deux bâtiments ennemis envoient la bordée de leurs canons et le feu de leur mousqueterie à la *Nymphe* qu'ils abordent en même temps. Le fusil de Damontot lui crève dans la main ; son lieutenant, un garde de la Marine nommé de La Blinière, est renversé d'un coup de mousquet à l'épaule : quatre hommes le descendent à font de cale, et tout l'équipage profite de l'occasion pour s'y réfugier ! Il ne reste sur le pont que le capitaine, blessé, le maître, le pilote, et les matelots qu'immobilisent leurs blessures. Damontot, le maître et le pilote résistent encore à l'arrière où ils se sont mis en défense. L'effort des ennemis porté sur le capitaine : il reçoit un coup d'esponçon à la jambe, un autre à la poitrine, et finalement est abattu d'un coup de sabre sur la tête. Le maître se rend. Damontot « a péché par trop de courage » ; malgré le signal de son commandant, il a poursuivi le corsaire qui l'a enlevé. Il sera réprimandé au retour.

Deux mois plus tard, le capitaine André Massé, commandant une petite barque-longue de huit tonneaux, trois canons et vingt hommes, pompeusement baptisée la *Grande-Guerre*, revenait mouiller à l'abri du Brack avec une prise cueillie à l'entrée même de la rivière de Londres. Un corsaire ostendais, sous pavillon et flamme français, court sur lui ; bien qu'il ait pu couper le

câble l'attachant à sa prise, Massé est abordé et pris. L'ostendais ne l'amarine que de quatre hommes : Massé profite de ce que son ennemi est occupé à amarrer la prise, pour blesser de son couteau un de ces hommes ; ses gens viennent à son aide, et ils se rendent maîtres de leur barque-longue.

Du port, le comte de Relingue a suivi les péripéties de l'affaire. Il détache la *Volage* et la *Fine*, sous Norey et Francine, pour secourir la *Grande-Guerre* et reprendre la prise sur l'ostendais. La *Fine*, meilleure voilière, engage le combat la première. Dès le début, le garde de la Marine de La Rue a le crâne découvert d'une mousquetade : sans souci de cette horrible blessure, il saute le premier à l'abordage, entraînant l'équipage à sa suite. L'ostendais porte deux fois plus de monde que la *Fine* ; il résiste opiniâtrement, mais finit par se rendre, ayant quatre tués et cinquante-six blessés : il n'était autre que la *Nymphe*, montée par le capitaine qui l'avait enlevée à Damontot, et cette fois blessé à mort. Le roi paie les frais de son enterrement, comme la ville d'Ostende avait honorablement pourvu aux funérailles du lieutenant de la *Nymphe*, le garde de La Bliinière, mort lui aussi des suites de ses blessures (1).

Aux attaques de paquebots, le sang coule : ces navires sont fortement munis d'armes et de monde ; leurs capitaines se défendent vigoureusement. Charles Jacobsen en prend deux et en coule un troisième : plus de cent hommes sont noyés et à peine une quarantaine sauvés. Paul Wynaert s'entend avec Crispin Nassel et

(1) Arch. Nat., *Marine*, B² 116 f. 691, 712, 746, 117 f. 806, 227, 241, 254; B³ 93 f. 100, 179, 197; C⁴ 263 f. 108. — Bib. Nat., *Clairambault*, 677 f. 64, 880 f. 90.

Gaspard Bart pour en attaquer un : il s'en empare seul, après avoir reçu personnellement deux blessures ; l'ambassadeur de Suisse auprès du prince d'Orange figurait parmi les passagers. Quant à Crispin Nassel, il a tiré de son côté ; Gaspard Bart est venu à l'abordage une fois le paquebot rendu, et son équipage, qui ne s'est pas battu, pille plus de quatre cents livres sterling d'argent monnayé, et une coupe d'or valant quarante louis. Une dizaine des paquebots naviguant entre la Hollande et l'Angleterre subirent un sort pareil (1).

En octobre 1688, la guerre n'est encore déclarée qu'à la Hollande ; Jean Doublet a mouillé sa petite frégate, la *Princesse-de-Conti*, de quarante tonneaux, dans la baie de Ramshead, quand le maître d'un flibot anglais l'informe qu'une flûte hollandaise de vingt-deux canons est à l'ancre dans une baie voisine. Il ne faut pas penser à l'enlever de vive force ; Doublet va procéder par surprise : il achète une chaloupe à des pêcheurs anglais, et l'équipe de trente hommes armés jusqu'aux dents sous la conduite de son lieutenant. La chaloupe aborde la flûte hollandaise sans méfiance, et l'attaque commence. Les Hollandais sont au nombre de dix-huit ; ils se défendent courageusement à coups de cabestan, de grenades et de pistolets. Ils mettent inutilement le feu à quatre coffres pleins de poudre et de mitraille, placés sous les garde-corps, et que Doublet fait briser. Retranchés à l'avant et à l'arrière, les Hollandais se réfugient entre deux ponts. Avec leurs haches d'armes, les Français pratiquent des trous au-dessus des chambres, par où ils

(1) Arch. Nat., *Marine*, C¹ 258 f. 48, 118, 134, 172. — Bibl. Musée Marine, *Reg. Rapports en Guerre*, f. 67.

jettent des grenades jusqu'à ce que les Hollandais demandent quartier, au cri de : « Vive le Roi ! » poussé par l'équipage de la *Princesse-de-Conti*.

En septembre-octobre 1690, Doublet commandait la frégate du roi la *Sorcière*, et Charles de Keiser la *Serpente*. Ils croisent de compagnie conformément à leurs ordres. Ils prennent trois navires d'une flotte anglaise de vingt-cinq voiles, sont séparés, et se rejoignent presque aussitôt; dans la nuit, Doublet a entendu une canonnade : il trouve Keiser « très blessé », trente de ses hommes tués, et presque tout le reste blessé. La *Serpente* est dans un état pitoyable. Keiser demande à Doublet de l'escorter jusqu'à Dunkerque. Qu'avait été ce combat? Le rapport de mer de Doublet n'en dit rien, et celui de Keiser n'existe pas; mais Doublet s'est montré plus loquace dans son *Journal*. « Je m'embarquay dans ma chaloupe et fus à son bord, dit-il; je trouvay bien de la consternation, et ledit capitaine Keiser tout étendu sur le plancher de sa chambre ayant une épaule toute fracassée, jurant et reniant comme un désespéré, et yvre. Je n'en pus tirer de bonnes raisons; je sortis sur le gaillard et interrogeay le second capitaine, qui était moins yvre. » Keiser, pris d'eau-de-vie, négligeant de se parer au combat, avait hélé un vaisseau surgi de la nuit, qui répondit de ses bordées et disparut, après l'avoir mis en ce triste état. A partir de ce moment, le compagnon des débuts de Jean Bart ne sert plus qu'en sous-ordre sur des vaisseaux du roi; sa santé est ébranlée; malgré les premières promesses de sa carrière, il n'en accomplit qu'une très médiocre (1).

(1) Arch. Nat., *Marine*, B^s 76 f. 243, 82 f. 227, 88 f. 12; C⁴ 252 f. 49, 101, 146, 165. — Bibl. Musée Marine, *Reg. Rapports en guerre*,

Parmi les officiers du roi, une seule défaillance, relativement peu grave, mérite d'être relevée : en janvier 1692, quatre jeunes gardes de la Marine, escortant avec des barques-longues des gribanes chargées de munitions, s'en laissent enlever deux. « Leur action est infâme », note Pontchartrain en marge de la lettre qui lui annonce la nouvelle : il les tient en prison pendant trois mois.

S'il arrive aux autres quelque méchef, ils opposent au moins une belle défense avant de rendre les armes ; encore parviennent-ils souvent à se tirer de mauvais pas. Le hasard sert leur audace. Au moment où la *Revenge*, du capitaine Caswell, abordait un dunkerquois de seize canons, elle saute accidentellement ; sauf les Anglais qui ont pris pied sur le corsaire, tous sont tués (septembre 1693), et c'est le corsaire qui revient avec des prisonniers. La frégate de Jean Castier, le *Brave*, subit trois abordages d'un corsaire d'Ostende ; son pilote est blessé, tenant la barre du gouvernail ; sept hommes sont tués, vingt-deux autres blessés ; un coup de grenade atteint Castier à la jambe gauche : il n'est plus entouré que de dix à douze hommes valides, et se rend. Son capteur est Philippe Van Maestrecht, un des Ostendais qui pendant cette guerre firent le plus de mal aux Dunkerquois (septembre 1689). Jacques Mars est plus heureux : avec la *Marie*, il a déchargé à Cork en Irlande des houblons, et embarqué du beurre, du suif, des cuirs et des laines ; au retour, après diverses aventures qui le forcent à relâ-

f. 125, 128. — Ch. Bréard, *Journal de Doublet*, p. 124. Il embrouille malheureusement les dates et parfois les faits, mais il est très coloré, très vivant, et en somme très vrai. Comparer le texte de son *Journal* avec celui de ses *Rapports*.

cher au Havre, il est parvenu à hauteur d'Étaples, quand quatre frégates anglaises et un corsaire d'Ostende le chassent. Sa seule chance de salut est de s'échouer à la côte de Saint-Josse. Pendant que les cinq navires ennemis lui envoient des boulets, deux de leurs chaloupes portant vingt-quatre hommes chacune viennent l'attaquer. Il résiste une demi-heure ; la bande que donne sa barque-longue ne lui permettant plus d'utiliser son canon, il se sauve à terre avec son équipage. Les chaloupes coupent les mâts de la *Marie*, y mettent le feu, et se retirent. Mais elle ne brûle que jusqu'à l'eau ; Mars y retourne, et sauve une bonne part de la cargaison, qu'il abrite au village de Berck, dans un magasin préparé par le lieutenant-général de l'Amirauté d'Abbeville.

La *Santa-Maria-Stella-Maris*, d'Eustache Cramert, soutenue par la pinasse de Jérôme Meyer, la *Revanche*, enlève deux navires de guerre anglais de vingt-quatre et de dix canons naviguant de compagnie. Dierick Pleite et Charles Jacobsen s'emparent du *Tonnerre*, une bombarde anglaise de deux mortiers, qui avait opéré contre Calais. Jean de Potter, Charles Jacobsen, Pierre Gournay, André Bart, Jean Simoens, s'unissent pour attaquer une flotte de quarante-cinq charbonniers qu'escorte un convoi hollandais de trente-quatre canons. Ils en prennent quatorze, dont un coule à pic sitôt pris ; le lendemain, ils en rançonnent trois qui s'emplissaient d'eau. Comme ils avaient jeté l'ancre devant Blankenberghe, quatre corsaires ostendais leur en reprennent huit. Un des deux qui restent coule, démâté par le gros temps. Les capres se séparent alors ; Jean de Potter chasse devant la Meuse une flotte marchande : le convoi, qui porte

quarante-quatre canons, lui tire sa première bordée et veut virer de bord pour lui envoyer la seconde, quand il se renverse au virage, et coule à fond. Les cent quatre-vingts hommes de son équipage se noient, sauf quelques surnageants que de Potter recueille, et mène à Dunkerque (juillet 1694).

Quoi de plus inattendu que cette croisière de Jacob Betten? Il part le 28 avril 1694 sur le *Regnard*; le 30, il chasse devant le Texel une galiote hollandaise, appartenant à une flotte de vingt deux marchands escortés par trois vaisseaux de soixante à quatre-vingts canons. Malheureusement, il donne sur un banc : les vaisseaux de guerre détachent leurs chaloupes pour le prendre, mais il incendie son propre navire, et se sauve avec son équipage sur deux chaloupes. Le même jour, au même endroit, il brûle sept pêcheurs hollandais qui refusaient de lui payer rançon, en rançonne deux autres le lendemain pour chacun huit cents livres de Hollande, et en prend quatre. Entre Nieuport et Ostende, deux barques-longues ennemies le poursuivent; il monte une de ses prises, et au moment où l'un des ennemis l'aborde, c'est lui qui s'y précipite avec ses gens, et qui s'en empare ! C'était le *S.-Jean-Baptiste*, capitaine Guillaume Beestembustel. Jacob Betten ramène triomphalement le tout à Dunkerque.

Le voisinage des côtes ennemies est désavantageux : Louis Bommelaer, avec la *Rusée*, force un navire à s'échouer à la côte anglaise ; au moment de l'amarrer, il essuie les mousquetades d'une trentaine d'hommes accourus sur le rivage. Il rapproche sa barque-longue et tire son canon pour les écarter (25 juin 1693). Quant à Pieter Blankinker, que le

gros temps et les avaries obligent à entrer à Yarmouth pour ne pas sombrer, il déclare que trois à quatre cents personnes pillent son corsaire, la *Sainte-Catherine*, de seize tonneaux, pendant qu'il est descendu à terre acheter une marmite (16 janvier 1689) !

Les corsaires opèrent des descentes. Un marin basque habitué à Dunkerque, Jean Bameson, commandant le *Prince*, se trouvant très près de la côte anglaise, autorise ses hommes à mettre la chaloupe à l'eau pour prendre terre et piller. Des habitants font feu sur eux et les obligent à se rembarquer. En rangeant les armes dans le coffre, un fusil ou un pistolet part : le coup met le feu au gargousier, six hommes sont blessés, et deux meurent le lendemain de leurs blessures.

Le chevalier de Ferrières et trois capres s'associent pour faire une descente en Écosse : ils brûlent un village, et les hommes font un grand pillage de hardes. « Cet officier est très vif », explique Patoulet. Un mois plus tard, avec de Beaupré, autre officier du roi, il recommence à la pointe des Perrées, pille la maison du guetteur, et brûle une écurie. Ce mince succès a pour résultat d'interrompre le commerce des laines qui continuait à se faire de ce côté avec Calais. Le roi interdit ces opérations, qui ne signifient rien.

Quant aux corsaires qui, montés sur des bateaux-pêcheurs ou des chaloupes, s'introduisent dans les watten, ils risquent gros. Les Hollandais ont édicté une loi les condamnant à mort ; l'exemple des hommes de Louis Le Mel, arquebusés à Delfzyl, n'arrête cependant ni Jacques Cosyn, ni Guillain Maës, ni Pierre Segaedt.

Le manque de moyens plus que la faute du capitaine produit des croisières piteuses. Guillaume Vasseur part, le 7 août 1693, sur une chaloupe, la *Fortune*; il relâche à Calais, où trois hommes désertent, ressort le 14, mais ne peut gagner le vent, et entre dans la rivière de Gravelines. La marée, se retirant, laisse sa chaloupe à sec. Son équipage l'abandonne, sauf cinq hommes qui l'aident à ramener la *Fortune* à Dunkerque, le 21. Crispin Nassel, marin de valeur cependant, commande, au début de 1696, le heu le *Saint-Crispin*, de trente tonneaux, deux canons, quatre pierriers et trente-trois hommes. Sorti, le 13 janvier, par gros temps, il relâche à Calais pour dégager sa pompe : les coups de mer ont embarqué tant d'eau qu'elle inonde la chambre. Il sort de Calais, rentre à Dunkerque pour en repartir, et une tempête le rejette à Calais une deuxième fois. Tout son équipage l'abandonne, sauf les officiers. Il regagne définitivement Dunkerque; sa pompe est crevée. Le 13 juillet suivant, il monte une chaloupe, l'*Entreprenante*, avec douze hommes. Le gros temps l'emplit d'eau à moitié, elle relâche à Calais, puis à Ambleteuse le 17. Le lendemain, Nassel a atteint la côte d'Angleterre; un vaisseau de guerre le chasse; il s'échappe, remorqué par une barque-longue de Calais survenue à point nommé. Le danger passé, il retourne à la côte anglaise : encore une fois, le mauvais temps le repousse sur Calais. Le 19, il fait route vers la Zélande, où le défaut de vivres, causé par la négligence du correspondant de son dépositaire, l'oblige à abandonner sa chaloupe : il rentre à Dunkerque par la voie de terre, et y arrive le 23 (1).

(1) Arch. Nat., *Marine*, B² 83 f. 36, 133, 400 f. 391, B³ 68 f. 4, 81

Les pêcheurs, théoriquement à l'abri des coups, sont régulièrement molestés par les belligérants dans la pratique. Le commissaire Lempereur en ayant purement et simplement renvoyé un de Nieuport, entré à Dunkerque par mauvais temps, le roi veut ignorer le traitement de faveur réciproquement en usage : il menace le commissaire de retenir sur ses appointements la valeur du bateau renvoyé. Le 14 janvier 1696, on voit entrer au port un pêcheur de Boulogne remorquant un navire anglais qu'il a capturé (1).

Si les navires pris sont de grande valeur, les capres les escortent en force ; ils se prêtent une aide mutuelle en pareil cas, moyennant finances. Ils confient à ceux qu'ils rencontrent en mer, et qui rendent le bord, les otages de leurs rançons afin de les mettre plus vite en sûreté, mais toujours moyennant un prix débattu et fixé d'un commun accord. Dans les cas les plus ordinaires, le capitaine compose un équipage de prise sous les ordres de son lieutenant ou d'un officier-marinier, auquel il remet une copie de sa commission en guerre, et qui est chargé de ramener la prise à bon port. Si, lors de l'amarinage, la mer est très grosse, la chaloupe chavire avec tout son monde ; si l'équipage de prise est trop faible, les ennemis laissés à bord profitent de la première occasion pour en jeter quelqu'un à la mer, ligoter les autres, et reprendre leur liberté.

Les aventures commencent pour la prise dès qu'elle est séparée du corsaire.

f. 156; B¹ 38 f. 39; C¹ 252 f. 117, 258 f. 37, 70, 152, 154, 174, 263 f. 73, 104, 117, 129. — Bibl. Musée Marine, *Reg. Rapports en Guerre*, f. 25, 70. — Cal. St. Pap., *Domestic*, 1693, p. 343.

(1) Arch. Nat., *Marine*, B² 70 f. 373, 415 f. 118, 416 f. 79, 177, 424 f. 741.

Berlemont, capitaine du *Saint-Jacques*, confie à son lieutenant Pierre de Keiser une flûte hollandaise chargée de bois de Norvège, puis continue sa croisière. Pierre de Keiser lutte pendant vingt-cinq jours contre le vent, sans une seule ancre pour mouiller en cas de besoin, et finalement relâche dans la rivière de Hambourg. Des soldats suédois l'arrêtent. Son armateur, Pletz, informé des faits, obtient, cinq semaines plus tard, que le résident de France à Hambourg lui procure la mainlevée de sa prise, et en ordonne la vente sur place : l'opération a lieu en l'absence de Keiser, malgré les ordres de l'armateur, sous les auspices d'un correspondant et du résident. Keiser se demande quel en fut le résultat exact : le maître hollandais avoue 6.000 livres, et l'équipage confesse 19.500. Keiser prend passage avec dix hommes sur le corsaire de Castier, qui relâche, en route pour regagner Dunkerque : mais il a le malheur de s'échouer à Haverland, en Jutland ; crainte d'être reconnus français, les deux capitaines brûlent leurs papiers, se font passer pour ostendais, et évitent par ce moyen d'être retenus prisonniers.

Jean Van Cattendyck, sur le *Dragon-Vert*, rencontre une pinque qui refuse d'amener : il la chasse, la joint après plusieurs heures de poursuite, et découvre que c'est une prise de Castier, dont le maître injurie les gens qu'il envoie l'amariner. Il fait venir à son bord ce maître, qui refuse d'expliquer autrement que par des injures pourquoi il a refusé d'amener : « Ce qui outragea si fort le dit déclarant, consigne Van Cattendyck dans son rapport, qu'il ne put s'empescher de lui donner quelques coups de corde sur les épaules »,

après quoi il lui permit de continuer sa route (1).

Le nombre des corsaires qui sillonnent les mers étroites est tel désormais que rarement ils naviguent isolément pendant bien longtemps, de sorte que la plupart des prises sont communes à plusieurs. S'ils agissent de concert avec des vaisseaux du roi, ces derniers s'attribuent le plus dur de la besogne, l'attaque des navires de guerre ennemis. Ce n'est pas seulement Jean Bart, qui les charge d'amariner les marchands pendant qu'il combat : les commandants de faibles unités procèdent de même. La *Nymphé*, sous Julien Lenormand, escorte des navires de charge de Dunkerque à Boulogne et à Saint-Valéry ; au retour, Lenormand range les côtes d'Angleterre. Entre Douvres et Calais, il rencontre une escadre de capres : Charles Jacobsen, Gilles Ringoet, Nicolas Baeteman, Gaspard Bart et Jean Glasson. Il a aperçu une flotte de sept navires que convoient deux vaisseaux de guerre de vingt-huit à trente et de seize à dit-huit canons : il leur propose de l'attaquer ; les corsaires topent à l'affaire, et pendant que Lenormand occupe le plus fort des convois, ils font quatre prises qui sont conduites à Boulogne et à Dunkerque (juillet 1693). En d'autres occasions, un corsaire particulier ne borne pas sa coopération à une seule attaque, mais accomplit tout ou partie d'une croisière avec des vaisseaux du roi.

En matière aussi délicate, les droits de chacun, même ceux du roi, sont difficiles à sauvegarder. Voici, par exemple, un petit bâtiment hollandais qui commet l'imprudence de passer en rade de Dunkerque : deux

(1) *Ibid.*, C¹ 263 f. 129. — Bibl. Musée Marine, *Reg. Rapports en Guerre*, f. 65, 86.

chaloupes s'élancent du port, celle du *Sérieux*, vaisseau royal, et celle d'un capre ; la première tient le vent pour couper la route au hollandais, et l'empêche de s'échapper : le roi a part à la prise. Par ailleurs, on s'aperçoit que des capres, ayant fait des prises en compagnie de vaisseaux du roi dont les officiers n'osent quitter leurs croisières, les mènent dans un port où ils savent que leurs associés royaux n'aborderont pas ; là, ils déclarent avoir fait ces prises seuls, et s'en font adjuger le profit (1).

Il entre dans les vues du roi que les corsaires unissent leurs forces : ils peuvent risquer des opérations qui leur seraient interdites isolément, telles que l'attaque des grandes flottes marchandes ou la destruction des flottes de pêche. Le gouvernement ne les contraint pas, il les y engage, persuadé que leur intérêt les décidera. La tradition les y porte ; les capitaines « se rencontrant en mer ou partant de la rade, et ayant bonne opinion les uns des autres, il leur prend quelquefois fantaisie de faire compagnie ensemble », pour un temps déterminé qui peut varier d'un jour à six semaines ; « si, pendant ce temps, l'un ou l'autre vient à faire quelque prise, quoique séparé de veüe, et mesme fort esloigné parce que selon leur manière chacun suit son mouvement pour la croisière sans aucune contrainte, sur le rapport qu'ils font à leur retour, les dites prises se partagent entre eux » suivant les conditions de leur accord : par exemple, le partage des prises et rançons s'opère à proportion de leurs frégates ; si l'une tombe aux mains de l'ennemi, sa valeur et les frais de son armement sont déduits des

(1) Arch. Nat., *Marine*, C¹ 254 f. 9, 258 f. 53, 263 f. 54 ; F² 71 (*Mémoire sur les prises par M. Pajot*).

prises et rançons faites par les autres, et le surplus seul entre en ligne de compte pour le partage. Sitôt écoulé le laps de temps fixé pour la durée de la société, elle se dissout *ipso facto*, et chacun opère pour son compte personnel.

Hors ces cas de sociétés, les relations des corsaires qui se rencontrent en mer ne sont pas toujours empreintes d'une aménité excessive. Si l'un prend un navire, il s'en trouve facilement un autre qui prétend l'aider lorsqu'il n'y a plus rien à faire, et réclame sa part du profit. Les faux pavillons, les faux signaux et le canon entrent en jeu.

Au début de la guerre, Jean Janssen, sur la *Diligente*, rôdait à hauteur du cap Clear. Le 19 juillet 1691, trois frégates le chassent ; il leur échappe. Le lendemain, après une heure et demie de combat, un navire anglais allait tomber en son pouvoir, quand les trois frégates réparaissent, et l'obligent à lâcher sa proie dont elles s'emparent. C'étaient trois corsaires malouins. Janssen proteste qu'il montrait les couleurs françaises, et demande à être reçu opposant à l'arrêt de confiscation. L'intendant Desmadris appuie chaleureusement sa réclamation, pour cette excellente raison qu'il comptait parmi les plus gros intéressés dans l'armement de la *Diligente*.

Le 23 juillet 1693, Jacques Cosyn donne chasse à deux voiles, dont l'une poursuivait l'autre : c'était Jean Van Cattendyck, qui ne tardait pas à s'emparer d'un dogre ennemi. Cosyn monte à son bord, et lui demande ce qu'il va faire de ce dogre : « Ce que bon me semblera », répond Van Cattendyck. Cosyn lui offre du monde pour amariner la prise, puis se lance à la poursuite d'un danois. Le surlendemain, il retrouve

Van Cattendyck, qui a rançonné son dogre. En déposant son rapport au greffe de l'Amirauté, Cosyn s'aperçoit que, dans le sien, Van Cattendyck n'a rien dit de cette rançon : il proteste à charge de nullité du rapport incomplet, réclame des dépens, des dommages-intérêts, et soutient même que celui qui a pris le dogre n'y a aucun droit, pour avoir voulu frustrer son partenaire de la part à laquelle il prétend !

Emmanuel Caseman fait deux prises sous pavillon anglais au nez de Charles Jacobsen : n'arrivant pas à s'entendre pour le partage, ils reviennent ensemble à Dunkerque « pour dire leurs raisons ». Jean Bouveren rançonnait un dogre, le 10 juillet 1690, quand, du bout de l'horizon, arrive une voile : c'est Jean Van Cattendyck, qui réclame sa part du butin, et appuie sa réclamation en envoyant sur le dogre un détachement qui maltraite Bouveren et ses gens. Et Bouveren est contraint de venir à bord de l'autre, et de signer sous l'empire de la menace un traité de société ! A peine s'est-il éloigné que son mauvais destin le jette aux griffes d'un corsaire zélandais qui le dépouille de tous ses papiers, et l'emmène prisonnier à Flessingue.

Aventure plus singulière : Jacques Vryese a mouillé son corsaire, le *Léopard-Doré* (1), à dix lieues de Dunkerque (14 décembre 1695). Il coupe ses câbles pour éviter une frégate qui fond sur lui sans pavillon. Reconnaissant Gaspard Bart, il lui demande pour quelle raison il n'a pas montré ses couleurs : Gaspard Bart répond par un coup de canon à boulet !

Il semble bien que Cornil Saus, Gaspard et Pierre Bart, Jean Simoens, Charles Jacobsen, Jean Glasson dit Parrain, Jean Janssen, Dierick Pleite, Nicolas Bae-

(1) 110 tonneaux, 16 canons, 4 pierriers, 62 hommes.

teman, François Vackernier, et deux ou trois autres formaient de préférence des sociétés et rôdaient de compagnie. Leurs navires jaugeaient de cent à quatre cents tonneaux. Et cette dangereuse bande de loups de mer n'aimait guère que des intrus missent le nez dans leurs affaires. Au début d'octobre 1695, Saus, Pierre Bart, Simoens, Baeteman, André Bryan mettent à la voile, et vont donner dans une flotte de pêcheurs, qu'ils détruisent, malgré sept convois de guerre anglais. Peu après, renforcés de François Vackernier, ils en attaquent une autre, prennent ou rançonnent dix-sept pêcheurs, dispersent le reste, puis poussent leur croisière jusqu'en Norvège. Là, ils se séparent, et rendent le bord isolément, en faisant des prises et des rançons en cours de route. Or, un incident a marqué cette randonnée : le 19 octobre, Philippe Herman, commandant la caïche la *Complaisance* (1), faisait amener à son canon un dogre de Mæslansluys, lorsque quatre frégates, deux sous pavillon anglais et deux sous pavillon hollandais, virent de bord au bruit, le cap sur sa prise, et tirent dessus. Il revire à son tour, et reconnaît Cornil Saus, Pierre Bart, Charles Jacobsen et Jean Simoens. La chaloupe de Saus vient le chercher : il doit s'y embarquer, et elle le conduit à bord de ce dernier. Il s'y trouve en présence des quatre capitaines, qui l'invectivent, le menacent, et passent des paroles aux gestes : Jacobsen lui allonge un soufflet parce qu'il prétend régler le différend à Dunkerque, et le mord cruellement au pouce et à un doigt, « dont il a été incommodé plus de trois semaines ». Les quatre capitaines imposent chacun un de leurs hommes sur sa prise : sans doute estimaient-

(1) 70 tonneaux, 8 canons, 4 pierriers, 63 hommes.

ils qu'Herman ne l'aurait pas faite s'ils n'avaient pas été là. Herman, rencontrant Jacobsen le 28 novembre suivant, oublie momentanément sa rancune, et lui offre huit mille livres pour l'escorter jusqu'à Dunkerque, afin d'y ramener plus sûrement les prises et les rançons de sa croisière.

Une aventure de Jean Hendricksen est aussi curieuse : le 18 février 1696, sur son petit dogre le *Saint-Jean-Baptiste* (1), il chassait un dogre ennemi ; trois frégates de Dunkerque viennent à lui ; l'une, que commande Jacobsen, lui tire un coup de canon pour le forcer à attendre. Il amène, et, reconnu pour dunkerquois, est admis à continuer sa chasse en compagnie des autres, dont est Dierick Pleite. Ils prennent et rançonnent des dogres jusqu'au 20, où ils s'unissent à Saus, de Vos, Brussin et un quatrième également de Dunkerque. Les huit donnent dans une flotte de trente-cinq à trente-six voiles sous une demi-douzaine de convois. Ils ne réussissent à enlever qu'une pinasse et deux busses. Pendant la nuit, Cornil Saus tire à boulet sur Hendricksen, le fait venir à son bord, et lui demande pourquoi il demeure avec lui et ses camarades, au lieu d'aller chercher fortune ailleurs. Pendant ce temps, de Vos aborde le *Saint-Jean-Baptiste*, casse son beaupré et l'endommage en plusieurs endroits ; dans la bagarre, deux de ses hommes tombent à l'eau et se noient. L'accident était au moins étrange !

Pour Henri Fourmentin, dit Bernard, ce fut plus grave. Sa frégate était ironiquement baptisée la *Chambre-des-Comptes* (2). Elle quitte Dunkerque le

(1) 50 tonneaux, 4 canons, 4 piérriers,

(2) 70 tonneaux, 8 canons, 50 hommes, armateurs Houry et Laborde.

28 novembre 1695, prend le 1^{er} décembre, devant le Texel, deux flûtes hollandaises masquées en suédoises, et dans les mêmes parages, le 17, en poursuit une autre, quand Fourmentin se voit lui-même chassé par deux frégates qui l'obligent à revirer. Constatant qu'elles sont françaises, il retourne à sa chasse, mais elles font amener avant lui la flûte poursuivie. Il leur parle : on répond en anglais. Il est sûr, cependant, de reconnaître Jean Glasson et Jean Janssen, et leurs frégates la *Revanche* et le *Mars*. Des hommes de la *Revanche* envahissent son bord en armes, maltraitent son équipage, démolissent à coups de hache les écoutilles du fond de cale, où il tenait enfermés quatorze prisonniers provenant de ses deux premières prises, et pillent les hardes et l'argent qui leur tombent sous la main. Il a beau exhiber sa commission et prouver qu'il est de Dunkerque : on lui jette des grenades, on coupe ses pavois, on envoie par-dessus bord ses haubans, ses avirons, ses mâts de rechange, les cuillers et les réfouloirs de ses canons. « Duves Franchemans », crient les hommes de Glasson, qui se retirent en emportant le pavillon français déchiré.

Fourmentin les suit à bord de la *Revanche*, se plaint vivement d'un pareil traitement, réclame les hardes et l'argent pillés. Il retrouve son pavillon dans la culotte d'un second canonier. Au lieu de l'écouter, Glasson lui administre une paire de soufflets, le couvre d'injures, lui reproche de porter préjudice aux autres en faisant la course, puisque le roi le paie, et le traite de misérable parce qu'il sert le roi. Sur sa menace de porter plainte, Glasson réplique que « ce qui est pris est pris », refuse de rien restituer, et ajoute que, s'il n'est pas content, il va couler son navire. Fourmentin

regagne la *Chambre-des-Comptes*, qui effectivement commence à couler à pic. Il supplie Glasson et Janssen de le sauver : tous deux refusent, et se perdent dans le vent et dans la nuit. Péniblement, il met sa frégate à la bande, et bouche tant bien que mal ses voies d'eau. Le lendemain, il parvient difficilement à Ambleteuse, se radoube légèrement, relâche le 20 en rade de Calais, et arrive à Dunkerque le 22.

Janssen rend le bord peu après. Son rapport est confus. Il déclare qu'il y eut des coups de canon tirés, qu'un boulet venu de la petite frégate ou de celle de Glasson, il ne le sait au juste, a coupé un de ses sabords, tué et blessé deux de ses hommes. La brume ne permettait pas de distinguer le pavillon de Fourmentin ; à la demande de secours, Janssen prétend avoir répondu en engageant ce capitaine à le suivre.

Les armateurs lésés se plaignent au roi ; il ne semble pas que l'affaire ait eu d'autre suite (1).



Les pillages ne restent plus impunis comme jadis. Chose dont on ne trouve guère trace sous la domination espagnole : ceux qui s'en rendent coupables vont en prison. Il serait vain de vouloir empêcher les hommes de s'emparer, dans le feu de l'action, des menus objets à leur convenance, et le pluntrage n'est pas aboli : mais on le surveille de près, de façon que les officiers n'en étendent pas « les droits » au-delà

(1) Arch. Nat., *Marine*, B² 99 f. 130, 409 f. 835 ; B³ 55 f. 213 (*Mémoire des conditions auxquelles les particuliers arment pour faire le Cours*) 232, 59 f. 310, 75 f. 112 ; C¹ 254, 258 f. 61, 190. 263 f. 10, 21, 32, 37, 56, 151. — Bibl. Musée Marine, *Reg. Rapports en Guerre*, f. 11, 12, 18, 80, 81, 94.

des bornes raisonnables. Albert est blâmé pour n'avoir pas arrêté un pilote qu'il a mis sur une prise, qui a pillé, et s'est sauvé. Le chevalier de Beaujeu est enfermé à la citadelle pour avoir dépouillé de ses hardes, en compagnie de Berlemont qui en a fait autant, le sieur de Belcastel et ses gens trouvés avec d'autres passagers sur une prise anglaise: « Il ne convenoit point à un officier du Roy de se parer des hardes du sieur de Belcastel. » Et Louis XIV est près de casser Domain et le chevalier de Ferrières : leurs hommes passent du tabac en fraude à Cherbourg, et, pardessus le marché, maltraitent les commis des fermes. Parmi les capres, Charles Jacobsen est puni de prison pour avoir vendu de son chef dix prises à Christiansand, et pour en avoir pillé une; de plus, il doit renvoyer à ses frais les marchandises volées à leur légitime propriétaire.

Selingue est particulièrement difficile à maintenir dans la bonne voie. Lorsqu'il commande la barque-longue du roi la *Fidèle* (1676), étant lieutenant de vaisseau, il s'en sert pour transporter des marchandises, au bénéfice d'un marchand de Calais et de son propre frère, marchand à Dunkerque; il les débarque la nuit afin d'éviter le paiement des droits. Lui et son valet vivent sur les vivres de l'équipage, qui en manque. Ses hommes se rattrapent en déroband des boulets et des cordages. Ayant repris une flûte qu'emmenait un corsaire d'Ostende, « l'imprudence, ou plutôt le désir de piller », le pousse à quitter son bord pour passer sur la flûte. Pendant ce temps, des vaisseaux ennemis chassent la *Fidèle*, que le maître réfugie à Calais. Après avoir erré deux jours sans nourriture sur le canot de la prise, Selingue aborde

à Dunkerque ; il court à Calais menacer de mort son pilote, et reprendre le commandement de sa barque-longue. L'année suivante, il l'abandonne pour coucher à terre : elle est abordée en 1690, il perd le *Capricieux*. Il est menacé, il est puni. C'est cependant un officier de valeur : nommé capitaine de frégate le 30 novembre 1678, il passe capitaine de vaisseau le 1^{er} janvier 1693 (1).

Parmi tous ces loups de mer, un véritable bandit est ce Cornil Vackernier que Jean Bart rencontra à Lisbonne lors de son expédition contre les Saletins ; Vackernier venait de soutenir avec avantage un combat extrêmement rude dans la Méditerranée contre des Barbaresques. Pendant les hostilités avec l'Espagne, en 1684, on découvre qu'il a vendu pour 2.000 écus aux Ostendais une frégate de quatorze canons qui en valait bien 20.000, et qu'il a faussement annoncé une prise à l'intendant : sa fourberie tendait à attraper une commission dont il se serait servi pour pirater. Apprenant qu'on le tient pour l'auteur du meurtre de deux de ses officiers pendant son voyage dans le Levant, il s'enfuit hors de portée de la justice du roi.

Deux ans plus tard, un marchand qu'il a escroqué le fait arrêter en Hollande. Transféré des prisons de ce pays dans celles de Dunkerque, puis à la Conciergerie, et enfin à Ham, il apprend en décembre 1688 la déclaration de guerre à la Hollande, et s'empresse d'envoyer à Seignelay une *Proposition pour ruiner la Hollande*, dont le fonds est aussi saugrenu que la forme (2). Il

(1) Arch. Nat., *Marine*, B² 32 f. 168, 34 f. 28, 47 f. 161 ; B³ 21 f. 45-64, 24 f. 8-17, 39 f. 185. — Bib. Nat., *Mél. Colb.*, 173 bis f. 414.

(2) Il y eut beaucoup de projets de ce genre. Hemskerke proposait

conclut : « Voylà, Monseigneur, mon petit œuvre, que je vous offre sous présentation de mes très humbles services, espérant qu'il vous serez agréable ; de laquelle je vous fais présent comme estant une estrene ou bouquet donné avec respect par la main de ma pauvre femme, souhaitant de profondeur de mon cœur à vous, Monseigneur, et à vostre noble maison et famille, un bon et nouvel année 89, et que les armes de S. M. se peuvent estre victorieuses comme les années précédentes. » Seignelay ne jugea pas à propos de répondre. Il concevait des doutes sur la pureté des sentiments de ce vieux récidiviste qui avait passé la soixantaine. Il demanda à Patoulet quelle utilité l'on pourrait tirer d'un aussi dangereux personnage, et si sa libération ne serait pas une imprudence. Patoulet s'enquit à Dunkerque, où l'on tomba d'accord « qu'on doit toujours craindre qu'un homme qui s'est écarté une première fois de son devoir ne retombe dans ses premières fautes ». Vackernier demeura en prison (17 février 1689). Relâché probablement à la signature de la paix, il se retire à Ostende. En 1703, il revient à Dunkerque faire une dernière fois le voyage de Cadix sur la *Murmurante* (150 t., 16 canons, 6 pierriers, 67 hommes), armée en guerre et marchandises : il était âgé d'environ soixante-quinze ans.

En somme, les pillages véritables deviennent rares ; ils sont rigoureusement poursuivis et châtiés. Les Amirautes informent d'office chaque fois qu'il leur en est signalé (1).

une entreprise ayant pour but d'inonder les provinces de Frisc et de Gröningue. — Arch. Nat., *Marine*, B¹ 14 f. 38.

(1) *Jugement de l'Amiral du 7 juin 1697*. — Arch. Nat., *Marine* B² 51 f. 144, 58 f. 634, 912, 60 f. 105, 66 f. 376, 392, 426, 440, 68 f. 60 107 f. 431, 673, 704, 108 f. 241, 109 f. 542, B³ 45 f. 79, 55, 95, 195, 57

La pratique de la course sur mer se régularise. Les capres gardent la rudesse, trait dominant de leur physionomie; elle est inhérente à leur genre de vie; elle en est une qualité nécessaire. Mais le temps des noyades est passé (1). L'influence française impose l'ordre, même aux « marins étrangers ». Sous l'autorité royale, la course, comme la littérature du grand siècle, prend une allure classique.

IV

LES ÉQUIPAGES

Le matelot « est une espèce d'oyseau passager de tous pays..... La moindre chose qu'on leur fait, ils s'en vont à Ostende ». Telle est la constatation que font les armateurs. « Ces sortes d'animaux ne se gouvernent pas comme des soldats qu'on fait marcher au premier son du tambour. » Telle est la définition qu'en donne un commissaire aux classes.

C'est dire que l'indépendance et l'indiscipline sont les caractères essentiels du marin flamand.

Au début de la guerre, le recrutement des équipages, pour les armements du roi ou ceux des particuliers, est difficile. A la fin de 1688, de douze cents hommes enrôlés pour le roi dans les Amirautés de Calais, Boulogne, Abbeville et Saint-Valery, un quart est invalide, un quart n'a jamais été à la mer; la moitié qui reste ne com-

1. 218, 58, f. 18, B¹ 41 f. 300; C¹ 254, 260 f. 97 263 f. 3. — *Code des Prises*, I, 195.

(1) Arch. Nat., *Marine*, B² 416 f. 23.

prend pas deux cents bons hommes, ni un seul canonier. Preuve suffisante de mauvaise volonté pour le service: « la canaille de Wissant » poursuit à coups de pierres M. de Sainfray venu faire ses levées. Les matelots de Dunkerque ont à ce moment double avantage à passer à Ostende : ils y naviguent en sûreté puisque les Espagnols n'ont encore guerre avec personne, et reçoivent des armateurs jusqu'à vingt et vingt-cinq écus « sur la main », c'est-à-dire d'avances. Les matelots français iraient servir en Irlande si on ne les retenait pas, et l'on veille à empêcher les Irlandais, sujets anglais, de s'embarquer sur les vaisseaux du roi, et sur les corsaires: la menace d'une amende de dix mille livres en impose à grand'peine à ces derniers (1).

Les prisonniers hollandais, et surtout les catholiques Danois, Suédois et Hambourgeois, sont très bien vus lorsqu'ils consentent à s'engager. L'intendant travaille à les décider. Il prend sur les corsaires ou sur les marchands les hommes dont il a besoin dans les cas urgents, et se contente de rembourser leurs avances aux armateurs. Il ne leur permet d'embarquer ni officiers-mariniers, ni matelots français. Les équipages de l'escadre sont presque exclusivement français. Malgré le carcan et le fouet, malgré la privation temporaire de solde, malgré trois cents livres d'amende à la charge des capitaines qui les engagent, malgré la menace du carcan pour les bourgeois qui les cachent chez eux en attendant l'embarquement, « la ville en est pleine » (janvier 1692); on détourne jusqu'à des hommes destinés au service des batteries et des chaloupes du port! Les officiers de port, ceux de la

(1) Le roi d'Angleterre ne s'est pas encore réfugié en France.

patache, visitent à la chaîne tout bâtiment qui entre ou sort, s'assurant qu'aucun inscrit ne s'y dissimule : les Provençaux les trompent facilement en se faisant passer pour Portugais ou Italiens, et les Rochelais en se donnant pour Anglais ou Hollandais, dont ils parlent couramment la langue.

Au fur et à mesure du développement de la caprerie, le personnel naviguant augmente. On autorise aux matelots français des croisières sur les corsaires pendant les périodes où le roi ne les utilise pas. Les Provençaux et les Bretons sont renvoyés chez eux, mais il est permis aux Picards et aux Normands qui ne dépassent pas le Havre de s'engager sur les capres ; les Dieppois sont cependant tenus d'assurer la pêche de leur port (1).

On éprouvait en Cour quelques craintes de la présence d'un aussi grand nombre de matelots étrangers dans une place de guerre comme Dunkerque. Patoulet ne les partage pas. « Le matelot, dit-il, ne pense qu'à soutenir son libertinage et sa débauche. » Quand ils seraient six mille, un quart au plus se rencontrerait en même temps au port ; à ces hommes provenant de nations diverses l'ennemi ne saurait insuffler un même esprit ; si quelque trame s'ourdissait, on la découvrirait bientôt.

Desmadris, de son côté, expliquait à Louvois la nécessité de ces gens pour soutenir la caprerie. Le commandant de la place, M. de La Neuville, prend ses précautions : à l'arrivée de ceux qu'on attire de Nieuport et d'Ostende à force d'argent, il les met en

(1) Arch. Nat., *Marine*, B² 82 f. 113, 85 f. 524, 88 f. 44, 112, 89 f. 335, 380, 92 f. 235, 118 f. 199, 211 ; B³ 55 f. 7, 184, 187, 58 f. 93, 60 f. 68, 68 f. 23, 83, 92, 100 ; C⁴ 254 f. 29, 30. — Ch. Bréard, *Journal de Doublet*, p. 179.

prison et les y garde jusqu'à l'heure de l'embarquement. Au retour, il renvoie immédiatement ceux qui ne justifient pas d'un nouvel engagement. Ils ne jouissent donc jamais en ville de leur liberté d'action. Ceux qui se présentent pour entrer sans passeport sont invités poliment à retourner « sur leurs pas ». Leur nombre s'accroît tellement qu'à la fin de 1695 Pontchartrain songe à les lever pour servir sur les corsaires de Saint-Malo (1).

Les avances étant à peu près le seul argent qu'ils touchent, ils les exigent très fortes, disant que c'est « bon marché vendre leur liberté ». Les armateurs contribuent encore à élever le tarif : ils se disputent les meilleurs marins à prix d'argent, et les engagent véritablement à l'enchère. L'inconvénient devient tel que les armateurs s'imposent un frein à eux-mêmes, en convenant d'un compromis qui fixe un maximum à payer aux officiers-mariniers et aux hommes. Alors il s'en trouve qui, pour s'attacher des matelots auxquels ils tiennent, les paient plus cher que le tarif établi, en les déclarant comme officiers-mariniers. L'équipage d'un certain corsaire se compose un jour de trente pilotes : le plaisant fut que, malgré ce luxe de pilotes, ce corsaire alla tout droit s'échouer et se perdre à la côte de Boulogne !

Des hommes ont l'adresse de s'engager à plusieurs capitaines à la fois, touchent de chacun des avances, et finalement se cachent au moment du départ. Jamais l'autorité ne réussit à enrayer cet abus qui remontait loin. D'autres laissent passer l'heure de l'embarquement, provoquent des retards qui entraînent une inu-

(1) Arch. Nat., *Marine*, B² 109 f. 283 ; B³ 75 f. 68. — *Guerre, Arch. hist.*, 951 f. 115.

tile consommation des vivres, et font manquer des entreprises dûment concertées.

Persuadés du peu que leur rapporteront les liquidations, les équipages qui ont reçu de grosses avances ne se soucient ni d'attaquer les vaisseaux de taille à leur opposer quelque résistance, ni de se défendre s'ils sont attaqués par plus fort qu'eux. Combien de corsaires perdus ainsi, non seulement de Dunkerque, mais aussi de Saint-Malo! Les exemples abondent : quatre hommes seulement secondent le capitaine Jacques Brussin, quand son vaisseau, le *Prothée*, de deux cents trente tonneaux et vingt canons, est attaqué par deux ostendais de quarante-huit et trente-six canons (20 mars 1696); Brussin résiste une heure, reçoit une blessure à la jambe, et se rend. Charles Jacobsen cloue les écoutilles pour que ses hommes ne se sauvent pas à fond de cale à l'heure du danger; le combat commence avec un ostendais de vingt canons et cent quarante hommes; après quatre heures de canonnade, Jacobsen est démâté de son mât de hune. Son équipage décloue les écoutilles sans qu'il puisse l'empêcher, et se cache. Une vingtaine de braves restent seuls sur le pont; c'est trop peu pour résister, et Jacobsen est pris. En mai 1695, l'équipage de Domain refuse catégoriquement de se battre. Sous prétexte qu'ils ne veulent risquer ni les coups, ni la prison en Angleterre, dix matelots français et le lieutenant d'Antoine Nissen, soit la moitié d'un équipage de vingt hommes, refusent de prendre trois malheureux dogres hollandais. Et l'on pourrait allonger la liste indéfiniment (1).

(1) Arch. Nat., *Marine*, B³ 407 f. 431; C¹ 263 f. 70, 163. — Bibl. Musée Marine, *Reg. Rapports en Guerre*, f. 20.

Cette attitude voisine avec la révolte, qui se rencontre tout aussi souvent. La vieille habitude de signer en rond les réclamations persiste. « Des équipages ne manquant de rien et n'ayant pas à moitié remply le temps de leur campagne ont souvent forcé leurs capitaines à rentrer dans le port et ont fait perdre leur armement. Des matelots ont voulu jeter leurs capitaines à la mer; d'autres ont tiré des couteaux contre eux; et tout cela impunément. La raison de cette impunité vient de ce que les armateurs, déjà ruinés par un armement manqué, ne veulent pas se constituer en nouveaux frais par des poursuites contre des matelots desquels ils n'ont aucun dédommagement à espérer (1). »

François Ternier, avec sa barque-longue la *Brillante*, louvoyait, en novembre 1695, à portée d'une flotte marchande en vue de l'île de Wight; après deux heures de chasse, il prend à l'abordage un navire anglais de dix canons et deux pierriers, qu'il conduit à Dieppe. Pendant l'action, où il eut un tué et trois blessés, le coffre de la prise a été brisé; son lieutenant en a détourné des effets, et il n'en peut rien retrouver: tout le pluntrage a été vendu à l'équipage d'une frégate du roi. Lorsque Ternier veut retourner à la côte d'Angleterre, son équipage se révolte: il met en panne et demande secours à un garde-côtes du

(1) *Mémoire concernant les équipages des vaisseaux armés en course à Dunkerque*, par Vergier, 13 août 1702, Arch. Nat., *Marine* B¹ 23 f. 114, et Arch. Chambre de Commerce de Dunkerque, *Reg. des Délibérations*, 1, f. 214. — *Mémoire au regard de la course de Dunkerque*, 6 janvier 1690, signé de plusieurs armateurs, Arch. Nat., *Marine*, B³ 60 f. 68. — *Armements en course. Abus auxquels il faut remédier*, mémoire de Le Potier de La Hestroye, lieutenant-général de l'Amirauté, décembre 1693, *ibid.*, C¹ 14 f. 350, et Bib. Nat., ms. nouv. acq. franç., 9392 f. 150.

roi. Le lieutenant de ce bâtiment vient à son bord, menace de mettre les mutins aux fers, et en obtient la promesse de croiser deux jours encore. Ce délai écoulé, les hommes de la *Brillante* s'apprêtent à attacher leur capitaine au grand mât et à jeter le pilote par-dessus bord : Ternier doit céder, et regagner Dunkerque.

Jean de Vos se flatte de se montrer humain à l'égard de ses matelots : ils se révoltent cependant contre lui ; les plus mutins s'emparent de la barre du gouvernail, et le menacent de pierres et de barres de fer ; il appelle à son aide le reste de l'équipage, qui aussitôt se joint aux séditeux. Il tire son couteau et se met en défense : les hommes sabotent son navire. Jean de Vos rentre à Dunkerque, et porte plainte au commandant de la Marine : c'est alors Jean Bart, qui fait arrêter et emprisonner les huit principaux auteurs de la sédition. Et les mêmes scènes se répètent sur les frégates de Jacob Batterey, d'André Bryan, de combien d'autres encore ! La révolte éclate généralement au moment de remettre à la voile, après qu'on a ramené une prise. Les huissiers sont requis à bord, et affichent l'ordonnance royale au grand mât ; l'armateur exhorte les hommes à bien faire, leur paie à boire ou leur accorde quelque argent ; mais l'intervention la plus efficace est encore celle des mousquetaires, qui empoignent les plus récalcitrants.

Une affaire de ce genre faillit mal tourner pour André Bart. Il commandait la *Sainte-Marie*, une belle frégate de deux cents cinquante tonneaux, trente canons, douze pierriers et deux cents hommes, armée par Pletz. Sa croisière devait durer quatre mois. Le deuxième mois écoulé, les hommes refusent de con-

tinuer la course. Pletz essaie en vain de les décider par l'offre d'un mois de nouvelles avances : ils se moquent de lui. Une bellandre apportait à la frégate une provision d'eau : ils l'empêchent d'accoster, et blessent le conducteur à coups de pinces, de boulets et d'anspecs. André Bart veut les châtier : trente hommes se jettent sur lui, et l'enferment dans sa chambre. Les uns veulent se sauver à Ostende dans une chaloupe, les autres clouer la porte de la chambre du capitaine, couper les câbles, et casser la tête aux officiers qui s'opposeraient à leur rentrée au port. Finalement, André Bart leur obéit.

Ils risquent le fouet, le carcan, la prison, la restitution de leurs avances. Mais cet argent est dépensé depuis longtemps, et là où il n'y a rien, le roi perd ses droits. Quant au reste, ils comptent sur l'impunité, ou sur l'indulgence. Ils savent la mériter en certaines occasions. Qui la refuserait aux matelots de la *Petite-Perle*, après quatre mois d'une navigation des plus dures? C'est une médiocre barque-longue de trente tonneaux, et voici le détail de la campagne que lui fit accomplir son capitaine, John Keavon. Elle met à la voile de Dunkerque le 2 juin 1696 en même temps que dix autres capres. Le même jour, Dierick Pleite s'empare à sa vue d'un corsaire d'Ostende de dix canons, et le lendemain Charles Jacobsen rançonne un dogre quatorze cents florins. Le 11, avec Jean Herpin, Keavon partage une rançon de deux cent soixante livres sterling. Poursuivi par plusieurs vaisseaux de guerre anglais, il jette à la mer deux canons pour s'alléger dans sa fuite, et il échappe. Le 15, il se retrouve au large d'Edimbourg dans le brouillard, avec Pleite, Saus et Herpin, pour rançon-

ner un dogre. Le 20, il prend une petite caïche anglaise portant trois hommes que le roi d'Angleterre envoyait en Ecosse : il les y débarque moyennant le prix convenu de vingt livres sterling, dont il ne touche pas un farthing. Le 2 juillet, il s'unit à Jean Simoens pour enlever un dogre d'Amsterdam, que son capitaine de prise mènera à La Rochelle. Le 26, il a pénétré dans le canal Saint-Georges, et amarine un navire à l'ancre dans une baie. Ne pouvant plus se dégarnir de monde, il confie cette prise, le 31, au capitaine La Fontaine, de Saint-Malo, qui se charge de l'escorter avec sa frégate, moyennant le tiers de sa valeur. Ils ne sont pas encore séparés le 3 août, et s'emparent d'une barque écossaise chargée de vins ; ce n'est qu'à la sortie du Canal qu'ils suivent chacun leur route. Le 17, la *Petite-Perle* entre en relâche à Bergen en Norvège : sûr que sa prise de vins, qui le suit, sera saisie par les autorités locales, Keavon fait voile au-devant d'elle le 20, et la rançonne pour deux cent cinquante livres sterling, à treize livres de France la livre. Ce jour-là, pour la première fois, plusieurs de ses matelots, en tête le joueur de violon du bord, réclament leurs gages. « Dans ce pays-là, on ne fait aucune justice sur ces sortes de difficultés », dit Keavon dans son rapport. Il lui faut de l'argent : il vend pour six cents livres de pelleteries qu'il s'est réservées sur une prise danoise coulée bas, en distribue une partie à ses gens, et achète des vivres avec le reste. Le 4 septembre, il remet à la voile. Le 17, il rançonne pour dix-neuf cents livres de Hollande une busse à hauteur du Vlie.

Après une pareille randonnée sur une coque de noix, dans de déplorables conditions d'hygiène et sans le moindre confort, il est naturel que l'équipage

exige le retour au port : il y arrive le 3 octobre (1).

Plus fréquentes que les mutineries, et presque aussi impunies, sont les désertions. Des hommes isolés, en groupes, des équipages entiers, abandonnent navire et capitaine dans les ports de France ou ceux de l'étranger. Jamais on n'en fit un exemple. Les armateurs n'ont d'autre ressource, pour rentrer dans leurs avances, que de s'en prendre aux cautions fournies par les matelots; or, ces cautions sont généralement insolubles, et pour les contraindre il faudrait obtenir une sentence de l'Amirauté, plus coûteuse que les sommes qu'on pourrait jamais espérer recouvrer.

Cependant les déserteurs risquent la restitution des avances, le carcan pendant trois jours, le fouet, sous cette réserve qu'il ne leur sera pas infligé par la main du bourreau, la prison pendant un mois; il arrive qu'on les décime pour les galères. Mais les armateurs les tirent de prison dès qu'ils en ont besoin, et le roi craint que la rigueur des pénalités n'éloigne les marins étrangers : l'intendant leur explique que le roi impose la crainte du châtiment pour leur éviter de tomber en faute, et veut avant tout rendre bonne justice au règlement des parts de prises (2).

Ce ne sont pas là simplement de bonnes paroles. L'autorité du roi sévit s'il le faut absolument; l'équipage d'un navire marchand tue le maître, et conduit le navire en Angleterre : les coupables méritent un châtiment sévère. Sauf exception grave, l'indulgence

(1) Arch. Nat., *Marine*, C¹ 254, 258 f. 217, 263 . 20, 119, 145, 155. — Bibl. Musée Marine, *Reg. Rapports en Guerre*, f. 142. — Arch. Com. Dunk., 192; 189, 1.

(2) Arch. Nat., *Marine*, B² 66 f. 480, 77 f. 227, 83 f. 35; C¹ 254 f. 10, 14, 15 et *passim.*, 263 f. 7, 45. — Arch. Com. Dunk., 209, I f. 34, 35, 38, 43, II f. 15, 25, 33.

demeure la ligne de conduite ordinaire. Elle est la plus politique, à l'égard de cette population cosmopolite de matelots sortis on ne sait d'où, de soldats tirés des prisons, si leurs crimes furent légers. Patoulet use de douceur jusqu'à l'extrême limite envers l'équipage mutin de la *Tempête* : c'est que les hommes qui le composent sont des nouveaux convertis ; ils pourraient bien, sitôt payés de leur solde, se servir de cet argent pour émigrer. L'intendant passe l'éponge sur quatre pièces de vin et une barrique d'eau-de-vie, enlevées d'une prise et bues par un équipage de Batterie. A la suite du combat du Texel (juillet 1694), un des matelots ayant servi sous Jean Bart quitte Dunkerque sans congé pour s'acquitter d'un vœu à Notre-Dame de Boulogne. Lorsqu'il revient, il est condamné aux galères : tenant compte que c'est un bon sujet, qu'il est revenu de son plein gré, et qu'il a agi sans malice, Jérôme Phelypeaux, en tournée d'inspection, sollicite sa grâce.

Et si les équipages des barques-longues se révoltent parce qu'ils n'ont pas été payés, si les désordres deviennent fréquents sur les vaisseaux du roi, ce n'est pas aux matelots, c'est à Patoulet qu'on s'en prend, et c'est lui qui reçoit la réprimande.

Les rixes fréquentes dans un pareil milieu sont suivies d'arrestations « pour coups portés ». Comme dans le droit commun, on marque les voleurs à l'épaule, et on les envoie aux galères s'ils récidivent. Contre l'arbitraire, l'ordonnance du 31 mars 1686 fournit aux matelots une garantie sérieuse : sitôt en prison, ils sont l'objet d'une instruction, et le jugement doit être rendu dans les vingt-quatre heures. A l'étranger, on leur défend de se présenter devant les juges locaux, qui ignorent la coutume de France :

ils soumettent leurs démêlés au consul. Loin d'être impitoyable, la justice du roi est paternelle et clémente : sur appel a minima du bailli, un capitaine d'armes condamné pour homicide reçoit des lettres de rémission, « teste nue et genoux fléchis en la manière accoutumée », lors de l'entérinement en la Chambre échevinale (1).

Chaque naufrage ou échouement donne à l'autorité l'occasion de châtier les populations côtières, « pour les obliger à être plus sensibles et plus vigilantes à l'avenir » : elles se préoccupent plus de piller que de secourir les naufragés. Les pêcheurs de Dunkerque font preuve de dureté et d'avarice, et laissent périr sur le Brack des bâtiments qu'ils auraient pu sauver, uniquement parce qu'ils n'obtenaient pas des capitaines les sommes qu'ils demandaient. Quand les capres ont recours à leurs services, ils abusent de la situation pour les leur faire payer hors de prix (2).

Pour éviter de punir, le roi s'efforce de prévenir les fautes ; il protège ses gens de mer : en maintes cir-

(1) Billet d'érou rédigé par un archer de la Marine : « L'an mil six cent quatre vingt huit et le huitième jour du mois octobre avant midy onze heur du matin, je François Charpentier, archer de marine, avoir mis dans la prison le nommé Jean Gerret, mestre de chaloup en vaisseaux du Roy commandé par Monsieur Selingue pour avoir maltrété et bastus le nommé Charles Couliar, mestre dudit vaisseaux, jusqu'a temps que Monsieur Patoulet, conselier du Roy en cette conseil, Intendant de juiustis et pollice et finance de la marine et coste de Picardy en Flandre en eut ordonne comme bon lui sambrat et j'ay enchargé le sieur Pierre Desmestre dudit Jean Gerret, prisonnier. Fait à Dunkerque, ce 8^e octobre 1688. S. Charpentier. » — Arch. Com. Dunk. 209, *Reg. de la Geôle*, I, f. 24 ; II, *passim* ; *Reg. Criminel*, II. — Arch. Nat., *Marine*, B² 56 f. 75, 60 f. 32, 80 f. 791, 1027, 1250 ; B² 55 f. 153, 207 ; C⁴ 254. — Bib. Nat., *Clairambault*, 868 f. 402. — Bibl. Musée Marine, *Reg. Rapports en Guerre*, f. 24. — *Lettre de Seignelay à Panetié*, 13 mars 1687, Collect. Toussaint, dans Bibl. Com. Boulogne, ms. Hamy, II, 247.

(2) Arch. Nat., *Marine*, B² 92 f. 808, 408 f. 755, 424 f. 750 ; C⁴ 258 f. 127.

constances, ils en ont besoin. Sur ses vaisseaux, Louis XIV recommande à leur endroit la douceur pour les accoutumer au service, et gourmande les officiers qui les maltraitent. Ils dépensent leur argent sitôt touché : payés de leur solde trop tôt, ils ont tout mangé avant de rentrer chez eux, et leur famille en souffre ; le roi les fait payer partie à bord, et partie à domicile. Il insiste pour que les armateurs et les marchands leur règlent leurs comptes. Il les défend contre les cabaretiers et les aubergistes, qui les exploitent indignement, reçoivent leurs hardes en gage, se font signer des procurations pour toucher les parts de prises qu'ils consomment en mémoires de dépenses supposées, et en fin de compte contraignent par corps les malheureux tombés sous leur coupe (1).

« Il ne faut rien négliger pour conserver la santé des équipages », écrivait Pontchartrain. La tâche est ardue, dans les conditions où naviguent les corsaires ! Accidentellement, des épidémies de petite vérole se déclarent à bord ; celles de scorbut sont fréquentes, et la nourriture en est cause. Les Flamands ne se décident pas à boire du vin ; la bière, dont il faut une grande quantité, se conserve moins longtemps : double raison qui abrège les croisières de moitié. Dans cette bière, les brasseurs introduisent de « mauvaises drogues » ; elle est vite « puante et pleine de vers », et tous les hommes tombent malades. Le roi songe un moment à installer une brasserie à Bourbourg.

A bord, les officiers-mariniers tiennent des caba-

(1) *Ibid.*, B² 51 f. 144, 68 f. 241, 69 f. 101, 189, 92 f. 456, 564, 127 f. 536 ; B² 55 f. 207, 81 f. 264 ; C¹ 254 f. 7 et *passim*. — Bibl. Nat., *Mélanges Colbert*, 173 f. 29. — Arch. Com. Dunk., 209, I, 64.

rets malgré les défenses, et vendent de l'eau-de-vie aux hommes, ce qui les porte « à faire des excès qui les rendent malades ».

Les matelots, et surtout les soldats, négligent d'embarquer des chemises de rechange, ou d'en changer quand ils en ont ; ils laissent pourrir celles qu'ils ont sur le corps : de là une prodigieuse quantité de vermine et des plaies ou l'infection se met. La malpropreté des navires est repoussante ; du fond de cale, des chambres, des ponts imbibés d'eau sale et que l'on lave tous les matins, montent des vapeurs putrides, spécialement quand le soleil donne. La quantité de bœufs, moutons, cochons, poules, oisons et canards que l'on embarque empuantissent l'air, et les hommes commandés pour nettoyer leurs ordures sont les premiers frappés de fièvre.

Enfin « le peu de liberté que l'on donne aux équipages d'aller à terre faire leurs petites provisions et voir leurs femmes et parents, leur cause des fantaisies et des langueurs qui ne manquent jamais de se terminer par des maladies fâcheuses (1) ».

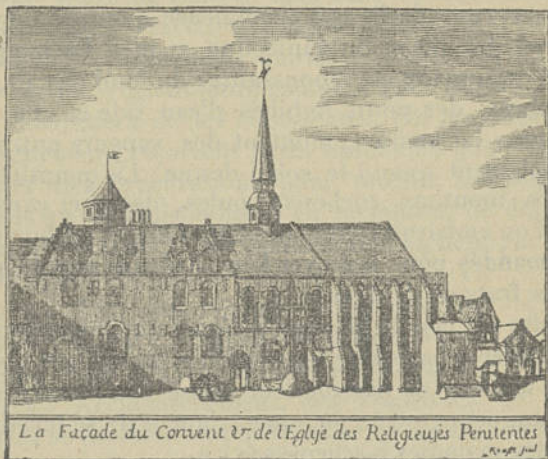
Si l'on ajoute à ces conditions déplorable la rigueur des campagnes d'hiver dans le Nord, quoi d'étonnant que l'escadre de Jean Bart revienne avec deux cents malades ? Après deux mois de croisière, le *Pontchartrain*, de quatre cents tonneaux, cinquante canons et trois cent vingt hommes, débarque au retour soixante-dix malades (2).

Ces hommes, dont l'existence est âpre, que guette

(1) *Mémoire de ce qui cause la plus grande partie des maladies parmi les équipages des vaisseaux du Roy, et des remèdes à y apporter*, 1691. — Arch. Nat., *Marine*, B² 63 f. 202 ; et B² 85 f. 165, 90 f. 381, 99 f. 346, 347, 349 ; C⁴ 258 f. 99, 191, 263 f. 158.

(2) *Ibid.*, B² 73 f. 71, 85 f. 326, 408 f. 508 ; C⁴ 254.

la maladie, que menacent les boulets et les accidents de mer, ne reçoivent guère pour ce métier que les vingt à vingt-cinq écus qu'ils touchent au départ. Aux estropiés, le roi réserve les places de gardiens sur les prises, ou celles qu'ils sont encore susceptibles de



remplir à l'Arsenal. On serait mal fondé à leur demander à tous les vertus des héros. Mais comment ne pas s'étonner et admirer, en songeant à la force de volonté qu'il fallut aux capitaines pour prendre sur eux l'empire nécessaire, et, avec des éléments aussi troubles, accomplir quand même des gestes épiques?

Encore reste-t-il à parler des prisons ennemies. Si le régime réciproque entre Dunkerque et Ostende n'est pas terrible, puisque les prisonniers sont relaxés après interrogatoire à l'arrivée, on n'en peut dire autant de l'Angleterre et de la Hollande. Les Flamands

ont une peur atroce d'être expédiés à Batavia. Ils savent que les Flessinguois abandonnent en mer leurs prisonniers, sur des barques dont ils ont enlevé les avirons, ou bien les débarquent en un point de la côte anglaise : les malheureux. « s'y trouvant sans subsistance, meurent le plus souvent de misère ». Ce sont autant d'infractions au traité d'échange. Les Amirautés d'Amsterdam et de Rotterdam réduisent les Français prisonniers à un état misérable : « Ordinairement ces Messieurs croient avoir fait beaucoup quand ils ne vous ont point dépouillé. » La Cour de France réitère en vain ses plaintes; elle se décide à user de représailles : « Si cela continue, il faudra lâcher la main aux corsaires et leur permettre de faire le même traitement aux Hollandois qu'ils prendront. » L'entêtement d'un secrétaire d'Amirauté à Amsterdam cause les trois quarts du mal : il retient les prisonniers même après la signature de la paix ! On n'a pas trop de secours à leur distribuer quand ces pauvres diables regagnent leurs foyers.

A Cadix également, des matelots français sont retenus en dépit du traité d'échange. A l'égard de ceux tombés au pouvoir des Barbaresques, le curé de Dunkerque est autorisé à les racheter par la voie du consul hollandais, « mais il doit prendre ses mesures pour les faire revenir à Dunkerque lorsque leur rachapt aura été payé, sans souffrir s'il est possible qu'ils passent en Hollande, où il est à craindre qu'ils restent ».

De l'autre côté du Détroit, les Anglais « n'ont garde de convenir qu'ils en usent en barbares, et que nos malheureux matelots sont réduits à souhaiter de tomber plutôt entre les mains des Turcs ». Ce qui entraîne les autorités françaises à rendre la pareille aux

prisonniers anglais, « afin qu'ils en écrivent chez eux ». Les échanges sont lents. Des impatients s'enfuient : les magistrats de Hythe perquisitionnent chez un constable de campagne, et dénichent deux corsaires français cachés sous son lit. Vingt-trois Français prisonniers à Harwich s'évadent, sautent dans un navire amarré à un vaisseau de cinquante-quatre canons, réussissent à s'en emparer, et se sauvent : ils atterrissent heureusement à Dunkerque. Les transfuges, les Irlandais, les Ecossais pris par les Anglais courent les plus gros risques. Daniel Mac Donald n'échappe au dernier supplice, prononcé contre lui, que grâce à la crainte de représailles sur la personne d'un capitaine de galiote à bombes détenu au même moment à Dunkerque (1).

Représailles à part, le sort réservé aux étrangers prisonniers à Dunkerque est normal, pour une époque que le virus de la sensibilité n'a pas encore empoisonnée. La prison comporte huit chambres ou greniers de dix-huit pieds carrés chacune ; dix-huit lits sont répartis dans trois de ces chambres ; dans les cinq autres, on couche sur la paille. La cour a quinze pieds carrés, et pas de citerne, c'est-à-dire que les prisonniers n'ont pas d'eau douce à leur disposition. S'ils sont deux cents, on en met quarante par chambre, et le cas est fréquent. Les malades sont aussitôt transportés dans une chambre d'auberge sous caution, ou plus généralement à l'hôpital de la Marine

(1) Arch. Nat., *Marine*, B² 23 f. 181, 24 f. 20, 26 f. 184, 30 f. 55, 129, 69 f. 22, 333, 80 f. 915, 1251, 84 f. 875, 85 f. 674, 86 f. 416, 88 f. 131, 90 f. 98 155, 230, 349, 449, 794, 92 f. 798, 98 f. 166; 106 f. 531, 107 f. 680, 686, 125 f. 452; B² 88 f. 100, 93 f. 223, 97 f. 134; C¹ 254. — *Gazette*, 21 mai 1695. — Cal. St. Pap., *Domestic*, 1691-1692, p. 47.

ils reçoivent les mêmes soins que les Français.

Leur nourriture habituelle consiste en une livre trois quarts de pain bis-blanc par jour et par homme, deux onces et demie de fromage, et une pinte de petite bière, dont le total coûte au roi quatre sous, qu'il donne au geôlier. Les prisonniers qui peuvent payer trente sous par jour mangent à une sorte de table d'hôte, où la nourriture est assez bonne; ils paient les lits quatre sous, et y couchent deux à deux ou trois à trois. Les suppléments à l'ordinaire leur sont vendus par le geôlier, qui prélève un bénéfice de deux liards sur un pain d'un sou, et d'un sou sur un pain de quatre sous. Ils obtiennent le vin et la bière au prix courant des cabarets, c'est-à-dire conforme à la taxe fixée par le Magistrat.

Un commis de la Marine inspecte la prison deux fois par semaine, et le commissaire aux classes vient recevoir une ou deux fois par mois les doléances des prisonniers.

Cette prison est si peu sûre qu'en janvier 1694 une vingtaine de ses hôtes s'échappent en une semaine de temps; au mois de mars suivant, les Hollandais pratiquent dans le mur une ouverture par où quatre-vingts d'un coup prennent la clef des champs! On répare la brèche immédiatement, et pareille évasion ne se reproduit plus. Mais l'encombrement est effrayant: dès août 1689, il faut tenir enfermés quatre cents matelots étrangers. Les Anglais et les Hollandais sont transférés à Amiens. On décongestionne la prison; le trop-plein se déverse sur Bergues, le château de Boulogne et les villes voisines. Le commissaire Lempereur propose l'aménagement d'une tour dans le parc de la Marine, où l'on pourrait caser une

centaine d'hommes, et il remarque avec raison qu'il n'est pas juste d'infliger la même prison aux belligérants et aux neutres.

L'étroitesse des locaux constitue le plus dur du régime des prisonniers. On surveille le geôlier pour qu'il ne les exploite pas, surtout lorsque l'indemnité que lui doit le roi tarde à venir. On dépiste un chirurgien de la Marine qui tirait de l'argent des officiers hollandais pour leur procurer des passe-ports.

Le roi souhaite, au début de la guerre, que les prisonniers hollandais s'engagent sur ses vaisseaux ou sur les corsaires, et Patoulet n'accorde que deux sous par jour de subsistance à vingt-six d'entre eux pour les décider plus vite. Quant aux maîtres, pilotes et écrivains, on aurait voulu les garder jusqu'à la paix, sans les admettre à rançon. On assimile aux prisonniers de mer des dragons anglais pris sur un navire. Suivant les circonstances, tous ne reçoivent pas le même traitement, car il est parmi les passagers des gens de condition très diverses, et l'humeur des corsaires est variable. Un maître de navire suédois réclame à l'Amirauté les hardes dont il fut dépouillé : sa requête est épinglée à son dossier, et il serait resté sans chemise si la charité de quelques habitants n'y avait pourvu. Blanckeman prend un navire dont un passager, le fils de lord Gordon, venait en France se mettre au service de Jacques II : il l'oblige à se rançonner sous menace de le débarquer sur la côte anglaise, et de brûler son navire. Antoine Cany retire d'un navire portugais un juif espagnol, avec son coffre et ses pierres, et le transborde sur le sien. Des ambassadeurs sont empêchés de rejoindre leurs postes. Toute une troupe de jeunes gentilshommes, avec le prince de

Salm, est amenée prisonnière à Dunkerque : on les autorise à résider à leurs frais dans une maison particulière, mais on les surveille étroitement.

Les représailles interviennent quand les Hollandais arquebuserent des marins français pris dans les watten ; on riposte par les galères. D'autres ayant été maltraités en Brandebourg, des prisonniers de cette nation sont plongés par ordre du roi dans un cul de basse-fosse, au pain et à l'eau : ils écriront à leurs compatriotes qu'ils y resteront tant que les prisonniers français ne seront pas mieux traités.

Sur les navires ennemis, on trouve aussi des Français, des religionnaires : ceux-là vont à la Bastille, ou en de bonnes prisons. On les élargit s'ils abjurent ; de même les Anglais protestants qui se convertissent au catholicisme.

Le 14 novembre 1696, entré à Dunkerque un navire capturé comme il transportait d'Ostende en Angleterre soixante passagers, dont treize officiers français de cavalerie au service de Guillaume d'Orange : on les enferme à la citadelle. Le 23 janvier suivant, le commissaire Lempereur reçoit textuellement ces instructions à leur sujet : « Le roy a esté informé que le capitaine Wagan, qui a esté livré aux Anglois par les Hambourgeois, a esté exécuté à Londres et qu'il a esté pendu et ensuite mis en quartier. S. M. m'a commandé d'envoyer ses ordres pour faire mettre aux galères un capitaine d'Hambourg qui est actuellement dans les prisons de Nantes, et Elle veut aussi y faire mettre un des treize officiers françois engagés au service des Anglois qui sont actuellement prisonniers à Dunkerque, qui ont esté pris sur mer, à l'exception du s. Cruzel (*en note* : on espère qu'il se convertira)

auquel S. M. veut bien faire grâce. Elle veut pour cet effet que vous vous rendiez dans les prisons où ces officiers y sont détenus, avec le commandant du port, les officiers de l'Amirauté et le contrôleur de la Marine, et qu'en leur présence vous fassiez tirer ces douze officiers au billet et que celui sur qui le sort tombera soit sur le champ attaché à la chaisne pour estre conduit aux galères suivant les ordres que je vous enverray ; expliquez à ces officiers les raisons qui obligent S. M. à leur faire ce traitement, et vous pouvez mesme leur dire que S. M. fait escrire en Angleterre que si on continue ces actes de cruauté contre les Irlandois, Ecossois et Anglois qui servent en France, Elle fera faire le mesme traitement aux François qui ont le malheur de servir les Anglois et qui seront faits prisonniers, afin que cela les engage à escrire en Angleterre pour empescher ces sortes d'exécutions. Il faudra que vous m'envoyiez le procès-verbal de ce qui se sera passé dans ladite prison et que vous y marquiez le nom de ces douze officiers, et en particulier de celui sur qui le sort sera tombé, afin que je vous envoie les ordres pour le faire conduire à la chaisne d'Amiens. »

La mauvaise chance tomba sur un nommé Bourdenave. Cruzel, ayant voulu participer au tirage au sort, fut resserré plus étroitement que par le passé. Et comme « le commerce qu'ils ont ensemble ne sert qu'à les affermir dans leur mauvoise religion et à les rendre plus opiniastres », on répartit ces prisonniers entre les citadelles de Dunkerque, Saint-Omer, Bergues, Ypres et Calais.

Enfin des ordres arrivent pour traiter doucement les prisonniers hollandais; on leur donne « autant de

pain qu'ils en peuvent manger, de l'eau fraîche et de la paille renouvelée aussi souvent qu'il est nécessaire, de quoi se chauffer dans les grands froids. Le ministre annonce: « Comme les représailles que nous exercerions sur les Anglois et que les Anglois exerceroient sur nous iroient à l'infini, S. M. ne veut plus qu'on en retienne. »

La paix était imminente (1).

(1) Arch. Nat., *Marine*, B² 66 f. 438, 68 f. 138, 159, 70 f. 151, 74 f. 311, 380, 82 f. 118, 92 f. 253, 799, 97 f. 205, 214, 100 f. 134, 856, 106 f. 234, 107 f. 105, 180, 108 f. 260, 109 f. 503, 640, 124 f. 279, 291, 501, 516, 518, 747, 125 f. 200; B³ 55 f. 193, 81 f. 25, 88 f. 52, 129, 93 f. 257; C¹ 254, 263 f. 26. — Arch. Com. Dunk., 209, I, 102 et II, 67. — Bibl. Nat., *Clairambault*, 880 f. 163. — Ch. Bréard, *Journal de Doublet*, p. 230. — *Lettre de Louvois à Bonrepos*, Meudon, 25 août 1689, Bibl. Com. Dunk., ms. 00.



Le sceau de l'hospital de Dunkerque

V

LES RÉSULTATS

Louis XIV a mis dans les opérations de la Course, depuis les débuts de l'armement jusqu'à la liquidation définitive des prises, un ordre inconnu auparavant. Il a donné aux corsaires un asile sûr. Il a appuyé leur action sur une escadre légère qui les a délivrés du souci trop immédiat des escadres de guerre ennemies. Par suite, la Course a pris un développement qu'elle n'avait jamais atteint.

Le début de la guerre comporte une légère hésitation. Bientôt, capitaines et marins affluent; les chantiers du roi et les armateurs particuliers construisent à force. Quatre-vingt sept capres prennent la mer en 1693, quatre-vingt-quinze en 1694, et soixante-quatre dans le seul premier semestre de 1695. C'est plus du double de ce que l'on en vit jamais au meilleur moment de la domination espagnole. Le chiffre des capitaines atteint trois cent cinquante, dont plus de trois cents au service des particuliers, et le reste au service du roi.

Le total du produit des prises indiqué par l'Amirauté, et qui comprend les rançons, s'élève à 22.167.000 livres. Mais ce chiffre est un produit net. Il ne comprend ni les frais de justice et ceux que l'on fait à l'arrivée au port, ni le dixième de l'Amiral calculé sur le produit brut. Les frais, qui se montaient jadis au tiers de la valeur de la prise, ne comptent plus que pour vingt à vingt-cinq pour cent de cette valeur, en

moyenne. La vente des marchandises de prises se fait toujours à cinquante pour cent de déchet. Sur ces données, on peut estimer le produit brut de la course pendant cette guerre à 58.500.000 livres. Mais il ne s'agit ici que des prises liquidées par l'Amirauté de Dunkerque, sans qu'on fasse entrer dans ce chiffre le montant du pluntrage, impossible à déterminer, ni le produit des croisières faites par les vaisseaux du roi naviguant à quatre de compagnie au minimum, et que liquidait l'intendant de la Marine. Pour avoir une idée du dommage directement causé à l'ennemi par les corsaires de Dunkerque, il faut encore tenir compte de la quantité des navires brûlés ou coulés, dont on ne peut évaluer la perte.

Pour l'ennemi, l'addition se corse en outre des frais de deux expéditions manquées contre Dunkerque en 1694 et 1695; d'une trentaine de vaisseaux de guerre employés sans grand succès à bloquer le port; de trois escadres qui couraient en vain les mers à la poursuite de Jean Bart; des nombreux convois assurant la protection des flottes marchandes. Les armateurs au commerce avaient dû supporter l'élévation du taux des assurances, renforcer d'armes et d'équipages leurs bâtiments, ou payer fort cher les lettres de mer qui leur permirent la navigation masquée.

On comprend désormais la haine ancrée au cœur de l'Angleterre contre Dunkerque. A Londres, on criait aux portes du Parlement la faillite des compagnies d'assurance et la banqueroute des plus respectables maisons de commerce. Les ouvriers ne trouvaient plus de travail. L'argent disparu de la circulation y rentrait à grand'peine au taux de 10 pour cent. La Hollande voyait son commerce ruiné, ses

pêcheries détruites ; des séditions éclataient dans les grands ports marchands ; l'heure de la décadence commençait à sonner pour la marine des Etats (1).

Ces résultats ne sont-ils pas la réalisation des idées exprimées par Vauban dans son *Mémoire concernant la Caprerie* ?

La guerre terminée et ses comptes clos, monsieur Gervais Desvignes, prêtre, bachelier en théologie de la Faculté de Paris, ancien professeur de philosophie à la même Université et pasteur en chef de la paroisse de Saint-Eloi, capitalisa les deniers qu'il avait reçus pour la part de son église dans la répartition du produit des prises faites en mer par les corsaires sur les ennemis de l'Etat. Le total lui permit de constituer deux rentes au denier vingt, l'une de cent vingt-cinq livres et l'autre de cent cinquante, soit deux cent soixante-quinze livres par an : il les appliqua à « faire dire à perpétuité chaque jour de l'année une messe basse à onze heures dans la chapelle de la Sainte-Trinité en ladite église, avec un *de profundis* et l'oraison *fidelium* à haute voix pour le soulagement et repos des âmes des mariniens et matelots morts et trepassez dans la course pendant ladite guerre (2) ».

On n'en saura jamais le nombre.

(1) Arch. Nat., *Marine*, B³ 88 f. 110. — *Mémoire des services que ceux de Dunkerque ont rendus à l'Etat*, Bibl. Nat., ms. Joly de Fleury, 70 f. 80. — Brongniart, *les Corsaires et la Guerre maritime*, Paris, 1904, in-8, p. 48, citant Raynal, *Histoire philosophique*. — Faulconier, *Descr. hist. de Dunk.*, II, 101. — D'après Ducéré, *les Corsaires Basques*, p. 191, note, les Malouins prirent pendant cette guerre 172 vaisseaux d'escadre ou de guerre, et 3.384 navires de commerce. Il n'apprécie pas la valeur en livres.

(2) Arch. Com. Dunk., *Comptes de l'Eglise*, 1700 f. 21. (Note communiquée par le Dr L. Lemaire).

CHAPITRE XI

LES BART

Comme les générations précédentes de cette famille qui pendant près de trois cents ans illustre l'histoire maritime de son pays, celle contemporaine de Jean Bart fournit aux corsaires quelques-uns de leurs meilleurs capitaines. Elle comptait nombre de gens de mer restés ignorés et qui ne s'élevèrent pas au rang d'officier : un incident, un document sortent de l'ombre François Bart, qui accomplit six campagnes sur des corsaires comme quartier-maître, devint, à la fin de la guerre de la Succession d'Espagne, chef de poste aux sièges de Douai, du Quesnoy et de Bouchain, et demanda la demi-solde après avoir reçu un éclat de bombe au jarret droit. Doublet a conté la mésaventure d'un jeune pilote, Jean Bart, très probablement fils de Herman Bart et de Martine Janssen, c'est-à-dire cousin-germain et filleul du chef d'escadre : en 1692, il échoua sur les bancs la *Serpente*, que commandait Doublet; Pontchartrain ne parlait de rien moins que de le faire pendre; en considération des services rendus par son parrain, et sur l'intervention de Doublet, qui plaida sa cause, on lui pardonna (1).

(1) Arch. Nat., *Marine*, B¹ 34 f. 104. — Ch. Bréard, *Journal de Doublet*, pp. 172-175.

Mieux connus sont les Bart qui parvinrent au grade de capitaine : Cornil, Jacques et Gaspard, frères de Jean (1), et ses cousins André, Pierre Bart l'ainé et Pierre Bart le jeune, qui sont le père et le fils.

Cornil Bart n'apparaît qu'une fois dans l'histoire de la course ; il commande, au printemps de 1675, une frégate de soixante tonneaux. Le reste du temps, il navigue au commerce (2).

Après avoir servi comme lieutenant sous les ordres de Jean, Jacques Bart obtient, en octobre 1677, le commandement d'un dogre de cinquante tonneaux, la *Rouede-Fortune*, sur lequel il croise avec succès jusqu'à la fin de la guerre. Capitaine du *Dauphin*, il prend part en 1681 à la campagne contre les Saletins, et ne se distingue que par une mauvaise manœuvre. L'an d'après, il croise en Méditerranée avec la même frégate et pour le compte du même armateur, Jean Omaer ; le 4 décembre, comme il venait de Tabarca, il chasse en vue du cap Carbonara un bâtiment marchand, l'*Ange-Raphaël*, capitaine Pierre Vidal. Peut-être est-il exact que tous deux se prennent réciproquement pour Turcs, ce qui décide l'un à fuir et l'autre à le poursuivre : en tout cas, l'équipage du navire marchand l'abandonne et se sauve. Jacques Bart ne trouve à bord qu'un Turc, qu'il débarrasse de sa montre, et conduit le navire à Cagliari ; prétendant l'avoir « sauvé », il réclame quinze cents piastres à Pierre Vidal pour ce service. Vidal refuse de payer ; Jacques Bart s'indemnise en enlevant de vive force des marchandises de l'*Ange-Raphaël*, qu'il dénonce aux auto-

(1) Son dernier frère, Gaspard-François, qui signe Jaspard le Jeune, est surnommé le Petit Bart ; il fut négociant et armateur.

(2) Né le 17 décembre 1648, mort le 17-19 février 1691. — Arch. Nat., *Marine*, C¹ 246 f. 211. — Arch. Com. Dunk., *Reg. Etat-Civil*, Décès.

rités locales comme chargé pour le compte de marchands juifs : Vidal n'a que le temps de couper ses câbles pour se sauver ! Mais il fait sa déclaration à l'Amirauté de Marseille : à son retour à Dunkerque, Jacques Bart, sur un ordre d'arrestation du 24 février 1683, est conduit en prison. Il n'en sort qu'après restitution de ce qu'il a pillé, y compris la montre en or du turc Abd-el-Kader (9 juillet) (1).

A la guerre suivante, l'armateur Martin Boureau lui confie la *Serpente*, de cent cinquante tonneaux. De là mi-mars à la fin juin, il ramène une dizaine de prises ; le 18 juin, il s'est battu trois heures contre Philippe Van Maestrecht le Jeune, capitaine d'un corsaire d'Ostende de quatorze canons ; il l'a forcé à s'échouer à la côte d'Angleterre, mais, chassé lui-même par trois frégates anglaises de cinquante à soixante canons, il doit lâcher prise et se sauver. De novembre 1690 à avril 1691, il monte un nouveau dogre, la *Roue-de-Fortune*, puis la frégate la *Conquérante*, et croise en course avec un réel succès (2). Nicaise Cornelissen et Guillaume Taverne ayant fait construire à Dantzic une grande frégate, le *Mars* (3), ils la lui destinent. Jacques Bart quitte Dunkerque le 21 novembre 1693 pour aller la commander ; il revient le 19 mai 1694, après avoir joint à Vleker l'escadre de son frère. D'août à novembre, il parcourt la Manche et la Mer du Nord, seul ou en compagnie de Louis Bommelaer et

(1) Arch. Nat., E 1792 f. 283, 395, 472, 1793 f. 104, 167; *Marine*, B² 48 f. 49, 84, 134, 139, 223; B³ 42 f. 27 et seq., 49; C⁴ 248 f. 62, 170, 264. — Bibl. Nat., *Clairambault*, 503.

(2) Arch. Nat., *Marine*, C⁴ 253. — Bibl. Musée Marine, *Reg. Rapports en Guerre*, f. 52, 70, 135, 136, 141. — Arch. Com. Dunk., 192; 209, I, 88.

(3) 250 tonneaux, 22 canons, 100 hommes d'équipage.

de son frère Gaspard. Il recommence de mai à novembre 1695, passe alors sur la barque-longue le *Duc-de-Bourgogne* (1), et navigue tantôt avec les frégates du roi la *Railleuse* et la *Vedette*, tantôt avec Charles Jacobsen, Louis Le Mel, Jacques Betten, et son ancien lieutenant Van Cattendyck. Cette course finie le 14 janvier 1696, il en recommence une autre le 4 avril, risque une incursion dans les watten, et, seul ou avec d'autres capres de Dunkerque, rançonne et brûle un bon nombre de pêcheurs sur les bancs d'Yarmouth. Ses hommes se sont révoltés à plusieurs reprises, voulant empêcher l'écrivain de prendre note des marchandises qu'ils détruisent; Jacques Bart administre des coups de sabre aux plus mutins, mais ils réussissent à s'emparer du gouvernail: il interrompt sa croisière et rend le bord le 23 août; il ramenait les ôtages de dix-neuf rançons. En février 1697, lorsque l'escadre des capres sort à la rencontre de la flotte d'Irlande, c'est lui qui, le 19, enlève à l'abordage la frégate d'Ostende, le *Prince-Electoral*, de dix canons, six pierriers et quatre-vingt-dix hommes, capitaine Mathieu Van de Walle. En août, il soutient un procès contre le consul Rémy, de Christiansand, au sujet de cinquante soldats qu'il a rapatriés précédemment de Norvège à Dunkerque: Rémy a déboursé la solde et les frais de vivres de ces hommes, et les lui réclame. L'Amirauté déboute le consul. Pontchartrain s'en étonne: « Rémy se trouve embarrassé pour avoir rendu service au Roy! » Le 4 décembre suivant, le roi rembourse directement la créance: en octobre, Jacques Bart avait repris la mer, et sa frégate avait péri corps et bien

(1) 40 tonneaux, 6 canons, 4 pierriers, 60 hommes.

dans quelque tourmente. Il n'était âgé que de quarante-trois ans (1).

La carrière de Gaspard Bart est plus brillante et plus heureuse. Il ne cesse de tenir la mer de 1688 à 1697. Il ne sert que peu de temps comme lieutenant de Jean Bart, et à partir de 1690 commande successivement de grandes frégates de trois cents à trois cent cinquante tonneaux, comme le *Cheval-Marin*, la *Royale* et les *Jeux*, et d'autres moindres, comme le *Cerf-Volant* (2), la *Palme-Couronnée*, le *Dauphin-Couronné*, la *Palme* et la *Revanche*. Il compte à son actif pendant cette période une bonne centaine de rançons. Rien n'arrête son infatigable activité, ni les abordages de vaisseaux de guerre ennemis, ni l'ouragan, ni les révoltes des équipages. Il s'en prend volontiers aux paquebots, qui sont de dangereux adversaires, mais rapportent une prime importante : en octobre 1693, il coule une chaloupe d'Ostende servant de paquebot avec l'Angleterre, et en retire un Français qui cachait toute une correspondance dans ses souliers ; à l'attaque d'un paquebot d'Angleterre (26 mars 1694) concertée avec Paul Wynaert et Crispin Nassel, il casse deux sabres sur le dos de ceux de ses hommes qui veulent y entrer par le beaupré, malgré sa défense.

Au début de la Guerre de la Succession d'Espagne,

(1) Arch. Nat., *Marine*, B² 93 f. 272, 285, 426 f. 465, 466, 427 f. 519 ; C¹ 257, 258, 263. — Arch. Com. Dunk., *Reg. Etat-Civil*, acte du 8 avril 1698 tenant lieu d'acte de décès. — *Gazette*, décembre 1695.

(2) Il terminait en rade l'armement de ce navire pour une deuxième croisière (novembre 1693) et rappelait à terre ceux de ses hommes qui lui manquaient encore, quand une tempête soudaine s'élève ; pour se sauver, son lieutenant resté à bord coupe ses câbles, jette ses ancres, ses avirons, et quatre canons ; il touche quatre fois, et finalement est pris par une barque-longue d'Ostende : n'ayant à bord ni commission, ni chirurgien, l'équipage avait refusé de se battre.

il sort sur la *Sirène*, puis sur la *Revanche*, avec laquelle il prend un navire de dix canons valant plus de vingt mille écus (1702). Riche désormais, il cesse de naviguer, sauf pour un voyage en guerre et marchandises à Cadix au printemps de 1710. Il ne s'occupe plus que d'armements et de négoce. En juin 1706, ses disponibilités lui permettent d'avancer au roi 20.000 livres, et d'assurer la paie des équipages des galères à laquelle le roi ne pouvait suffire : les galères sortent le lendemain, et prennent une barque-longue anglaise de dix canons et quatre-vingts hommes, venue à la découverte et qui partait convoier les pêcheurs. Il rend un service du même genre lors de la difficile liquidation de l'armement du chevalier de Saint-Pol de 1704. Gaspard Bart, devenu l'un des plus gros négociants de la place de Dunkerque, fut nommé membre de la Chambre de Commerce. Il mourut le 17 avril 1726 (1).

Cousin issu de germain de Jean Bart et son cadet de quinze ans, André Bart est moins intéressé, moins commerçant que Gaspard, et sa vocation nettement militaire. Sans être doué des hautes capacités du chef d'escadre, il prouve cependant des qualités solides, et peut-être sa carrière eût-elle été plus brillante au début du règne, avec un roi plus jeune et d'autres ministres que les Pontchartrain.

Il apparaît, en juin 1689, quartier-maître sur un petit corsaire de six canons, le *Dragon-Vert*, et rame-

(1) Arch. Nat., *Marine*, B¹ 28 f. 34 ; B² 149 f. 245, 357, 442, 453 f. 71, 220, 66, 196 f. 765, 228 f. 878, 230 f. 256, 235 f. 70 ; 237, f. 75 ; B³ 455 f. 167, 175 f. 474 ; B⁶ 39 f. 281, 290. — Arch. de la Marine à Dunkerque, *Reg. Rapports en Guerre*, 1710. — Arch. Com. Dunk., 209, I et II. — *Guerre*, Arch. hist., 1733 f. 91, 109, 111, 123, 129, 1550 f. 248, 277. — *Gazette*, octobre 1695. — Pour la liste de ses biens, cf. E. Mancel, *Gaspard Bart et ses descendants*, Bulet. Union Faulconnier, 1904, VII, 15.

nant une prise à Dunkerque, pendant que Batteriey, son capitaine, se faisait prendre par l'ennemi. A l'automne suivant, André Bart commande à son tour un corsaire, le *Saint-François*, de douze canons, et six mois plus tard le *Saint-François-de-Paule*, de deux cent quatre-vingts tonneaux et trente canons. Il court les mers, seul ou avec son ancien capitaine Batteriey, avec son parent Pierre Bart, Ruychaven et Jean Herpin. Il débute en s'emparant à l'abordage d'un navire hollandais armé, dont il tue le maître. De 1690 à 1692, il navigue sur la *Sancta-Maria-Stella-Maris*; en août-septembre 1692, avec la *Revanche*, il fait en six semaines plus de vingt-mille livres de rançons. Une petite frégate, le *Saint-Jacques*, le transporte à Dantzig (avril 1693), où il va prendre livraison de l'*Aventurier Fortuné*, de deux cents tonneaux, construit pour Pletz : il constate que Warvicq, le constructeur, se moque de lui comme de plusieurs autres capitaines de Dunkerque, qu'il fait indéfiniment attendre. Sur le *Dauphin*, il enlève une barque-longue d'Ostende de quatre canons et deux pierriers (juillet 1694). Une de ses plus fructueuses croisières, de septembre à décembre 1696, sur la *Marie* (1), est interrompue en plein succès par la mutinerie de l'équipage.

Il commence la campagne de 1702 sur la *Sirène*, de trente canons, avec laquelle il fait le voyage de Cadix, revient par le Nord-Ecosse, et traverse pour rentrer l'escadre anglaise installée devant Dunkerque. En passant à Lisbonne, il y a introduit du beurre et du fromage, en provenance du crû du royaume, suivant un certificat qu'il exhibait. Or, on apprend qu'il a pris ces marchandises en mer, sur un navire hollan-

(1) 250 tonneaux, 30 canons, 12 pierriers, 200 hommes.

dais. Pontchartrain voulait sévir ; mais il est impossible de préciser qui, d'André Bart ou du Magistrat de Dunkerque, a dressé le faux certificat ; de plus, on découvre qu'un nommé Spicket fabrique à volonté des pièces de ce genre : l'intendant Barentin reçoit l'ordre de laisser tomber l'affaire.

André Bart accomplit de longues courses sur le même navire pendant trois années consécutives, établissant ses croisières jusqu'à l'ouest de l'Irlande. Capitaine de la *Revanche*, il assiste à l'action où le chevalier de Saint-Pol est tué (1705), et dans les deux campagnes suivantes commande l'*Héroïne* et le *Jersey* sous Forbin. Avec la *Reconnaissance* (1), on le trouve en 1707 en escadre avec Michel Vanstable, Cornil Saus, Baeteman, les deux Glasson, Cornil Bernard, et Vandebussche. Il arme le *Sans-Pareil* en 1710, et, l'année suivante, l'inspecteur de la Marine Lombard lui affrète la *Notre-Dame-du-Rosaire*, pour transporter des vins de Bordeaux à Brest au compte du roi. A ce moment, il recevait le grade de capitaine de brûlot pour la campagne qu'il faisait sous les ordres de Saus comme capitaine du *Blackwal*, de cinquante canons et quatre cent quarante hommes. Il mourut à soixante-deux ans, des suites d'une chute (27 janvier 1727) (2).

Pierre Bart l'aîné navigue en course à peu près sans interruption pendant trente ans, de 1666 à 1696.

(1) 200 tonneaux, 26 canons, 100 hommes, 24 mousses.

(2) Arch. Nat., *Marine*, B² 425 f. 440, 467 f. 66g, 213 f. 80, 221 f. 473, C¹ 252, 253, 257, 258, 263, 268, 269, 272. — Bibl. Musée Marine, *Reg. Rapports en Guerre*, f. 31, 50, 55, 82, 95, 96, 129, 139, 140, 142. — Arch. Com. Dunk., 192, 209, I, II. — *Guerre, Arch. hist.*, 4733 f. 306, 332. — Bibl. Nat., *Thoisy*, 91 f. 489, 494. — Faulconnier, *Descr. hist. de Dunk.*, II, 124, 127, 135, 137, 144, 158.

D'abord pilote d'Alexandre Jacobsen (1), il est capitaine d'une petite frégate, la *Levrette*, lorsqu'éclate la guerre de Hollande (1672), et fait deux prises en compagnie de Willem Pieters. Il s'engage ensuite à Mathieu Van Acker comme quartier-maître et capitaine de prise, sur le *Saint-François-de-Paule*, puis sur le *Trop-Viste*. Capitaine de la *Fortune* (2), il se porte réclamateur devant l'Amirauté pour une prise à laquelle prétendent Willem Bouwens, Vansluys, Hanschoder et Vackernier : le jugement attribue la capture à Bouwens, Vansluys et Hanschoder. Lors des hostilités avec l'Espagne, il croise contre les Espagnols sur le *Tigre-d'Or*, de deux cents tonneaux (1683). Il est le premier corsaire à prendre la mer en Méditerranée quand s'ouvre la guerre de la Ligue d'Augsbourg (octobre 1688); sa frégate, le *Cheval-Marin-Doré*, avait été armée à Marseille par Pletz. De retour à Dunkerque deux ans plus tard, il commande successivement la *Notre-Dame-de-Grâce*, le *Saint-François-de-Paule*, le *Duc-de-Gesvres* et la *Roue-de-Fortune* (1690-1693). Il livre combat, le 4 août 1690, à hauteur de Yarmouth, à un navire marchand armé de vingt-huit pièces, tandis que son corsaire n'en porte que huit; blessé de deux coups de mousquet au bras et au corps, il passe le commandement à son lieutenant Van de Perre, qui abandonne la lutte et le débarque à Dunkerque. Il prend sa revanche le 27 décembre suivant, et s'empare d'un navire hollandais de seize canons. Le 4 octobre 1695, il appareille de la rade sur la *Sirène* (3) en compagnie de

(1) Sur le *Saint-Louis* et la *Sainte-Thérèse* (1666).

(2) De 40 tonneaux.

(3) 150 tonneaux, 20 canons, 129 hommes.

Simoens, Charles Jacobsen, et plusieurs autres, après quoi nul document ne le mentionne (1).

Son fils, Pierre Bart le Jeune, est cité comme ayant quitté le port, le 4 septembre 1693, sur la frégate le *Cheval-Marin*; le surlendemain, deux frégates de Flessingue de vingt-quatre et de quatorze canons le font prisonnier après une chasse qui dure treize heures. C'est la seule circonstance où il soit sorti de l'oubli. Peut-être faut-il l'identifier avec le pilote de mêmes nom et prénom, excellent marin mais toujours ivre de genièvre, qui sauva du naufrage en 1707 les galères de M. de Langeron et du chevalier de Fontette (2).

L'un des fils d'Herman Bart et de Martine Janssen, Jean-Baptiste Bart, apparaît comme armateur dès 1688; il arme, entr'autres, la plupart des frégates d'André, de Gaspard, de Jacques et de Pierre Bart.

Le plus jeune frère de Jean Bart, Gaspard-François, est également armateur.

François Vandermersch, frère utérin de Marie Tugghé, mérite d'être cité ici : engagé à Jean Bart en qualité de volontaire dès 1688, il est blessé à l'attaque d'un vaisseau de guerre anglais de trente-six canons en 1695, et obtient de servir comme enseigne sur le *Mignon*. Capitaine de la *Diane* pour des particuliers en juin 1702, il demande du service dans la Marine Royale, et reçoit un brevet de capitaine de flûte le 6 juin 1703. Lieutenant de frégate (1704), le roi lui

(1) Arch. Nat., E 4767 f. 21, 4770 f. 144; *Marine*, B² 3 f. 51, 122; C¹ 245, 249, 252, 253, 257, 263. — Arch. Com. Dunk., 492, 209, I. — Bibl. Musée Marine, *Req. Rapports en Guerre*, f. 77, 99, 137-139.

(2) Arch. Nat., *Marine*, C¹ 257, 258 f. 79. — Marteilhe, *Mémoires d'un protestant condamné aux galères de France pour cause de religion*, Paris, 1865, in-18, p. 153.

accorde le *Ludlow* pour la course, aux conditions ordinaires du cinquième. L'intendant Gastines trace de lui ce portrait flatteur : « C'est un jeune homme de très-bonne réputation, bon matelot, brave soldat, et fort aimé des équipages de ce pais icy, qu'il ne sera pas en peine de faire. » Embarqué sur le *Triton* en 1705, il reçoit le commandement de la corvette la *Levrette* (1707), puis du vaisseau de quarante canons le *Tigre*, dans l'escadre de Forbin (1708) (1).

Enfin il serait injuste d'oublier un autre membre de la famille, un troisième Pierre Bart, mathématicien habile, qui ne parlait que le flamand, mais apprit rapidement le français afin de professer l'hydrographie à Dunkerque (1672); le roi l'entretient dans ce poste jusqu'à la fin de la guerre de Hollande; il forme d'excellents élèves. « Très fidelle et honneste », l'intendant l'occupe en temps de paix à jauger les navires, à recevoir les bois, à toiser toutes sortes d'ouvrages : « C'est un homme de confiance. » Nommé professeur d'hydrographie à Toulon (1680), il est rappelé à Dunkerque pour la guerre de 1688. Tous les intendants en parlent avec éloges. Ils vantent sa capacité « très estendue et très profonde », et ajoutent : « Il est d'ailleurs très honneste homme et très sage. » A sa mort (janvier 1713), sa veuve reçut du roi une pension de six cents livres, et chacun de ses enfants une pension de cent livres (2).

Tous les capres ont à cœur de communiquer à Jean Bart les nouvelles intéressantes qui leur par-

(1) Il se marie en octobre 1713. — Arch. Nat., *Marine*, B² 407 f. 396, 416 f. 24, 463 f. 704, 468 f. 604; 176 f. 535, 235 f. 33, 109, B³ 423 f. 75, 127; C⁴ 266 f. 48. — Bib. Nat., *Clairambault*, 868 f. 399.

(2) Arch. Nat., *Marine*, B² 18 f. 58, 28 f. 233, 242, 33 f. 14, 23, 464, 43 f. 170, 52 f. 58; B³ 12 f. 32, 240 f. 225, 227. — Bib. Nat., *Clairambault*, 707, 868 f. 411.

viennent en mer ; leur intérêt les y pousse, et leur sympathie admirative pour le grand marin, pour l'officier du roi sorti de leurs rangs. Jean Bart ne manque jamais de s'entourer de volontaires anglais, fidèles de Jacques II, et de transfuges de Hollande : il parle la langue des uns et des autres et peut s'entretenir directement avec eux. Mais quelle utilité ne tirait-il pas de ses relations personnelles avec les armateurs, dans les affaires desquels il est généralement intéressé ? Pierre Davery, dont le grand-père et le sien furent tués côte à côte, Nicaise Cornelissen, parrain de deux de ses enfants, les Taverne et d'autres avec lesquels il aura des relations de famille, enfin ses frères Gaspard et Gaspard-François, et son cousin germain, Jean-Baptiste Bart. Outre trois de ses frères, trois de ses cousins sont capitaines-capres, et l'on ne peut dénombrer ceux de sa famille qui naviguent comme officiers-mariniers. L'absolue sûreté de ses renseignements personnels n'étonne plus ; elle a pour corollaire la précision de ses mouvements, et les nouvelles venues de Versailles sur ceux de l'ennemi ne lui apprennent pas grand'chose. Il connaît l'état des armements en guerre dans les ports ennemis comme dans les ports amis. C'est un de ses parents, originaire d'Ostende, qui lui fournit les moyens de s'évader de Plymouth, et l'on surprend un de ses frères, en relâche dans les ports neutres du Nord, à donner en confidence sur sa position et ses croisières des indications radicalement fausses, lesquelles sont soigneusement recueillies et transmises à Londres par les correspondants de l'Amirauté britannique, qui les enregistre à son tour pour en tirer profit (1).

(1) Cal. St. Pap., *Domestic*, 1693, p. 8.

CHAPITRE XII

LES DERNIÈRES ANNÉES DE JEAN BART

(1697-1702)

I

LES OCCUPATIONS DU TEMPS DE PAIX

Une quinzaine de jours avant la signature du traité de Ryswick, une circulaire aux Amirautés ouvre en toute sûreté les ports de France aux sujets des États-Généraux des Provinces-Unies (13 octobre 1697). Le roi déclare valables les prises dont les capteurs, au moment de la capture, n'auraient pas touché à quelque rade où ils auraient connu l'établissement de la paix. Ainsi retient-il des officiers donnés en otages pour le gouverneur de Portsmouth récemment arrêté par un capre, et qui a promis douze mille livres de rançon. Au contraire les corsaires qui, sachant la paix, saisissent des navires, sont condamnés à la restitution et aux dépens envers les propriétaires. La mainlevée de toute prise postérieure au 2 octobre est stipulée le 30, par un article accordé entre les plénipotentiaires de Louis XIV, et ceux d'Angleterre et de Hollande.

Les liquidations s'achèvent lentement. Des prises laissées à Dantzic par Jean Bart sont vendues ou ramenées ; les derniers équipages ne rentrent qu'en 1700. Le roi élargit les matelots étrangers gardés prisonniers comme otages de rançons pour son compte, si l'on est sûr de n'en rien tirer, et afin d'éviter des frais d'entretien qui ne seraient jamais recouverts. Les armateurs particuliers transigent plutôt que de tout perdre et de risquer des frais inutiles : un capitaine espagnol détenu à Nantes pour une rançon de seize cents livres due à Guillaume Taverne, déclare n'en pouvoir payer que douze cents, et Taverne, sagement, s'en contente. De même le roi liquide les remplacements de consommations sur les vaisseaux qu'il a prêtés, en déchargeant certains débiteurs, comme Géraldin et le comte de Grammont, pour les *Jeux*, la *Ruilleuse* et la *Naiade*.

Et l'intendant Céberet congédie les guetteurs du Gris-Nez et du Blanc-Nez (1).

Presque tous les gens de mer étrangers se retirent chez eux. L'avantage serait nul de les garder pour les vaisseaux du roi : sitôt une guerre déclarée, ils les quitteraient pour servir sur les corsaires. Jean Bart, les intendants Desmadris et Céberet, réunis en conférence, étudient la question de l'incorporation aux classes des marins flamands ; ils concluent à l'inopportunité de la mesure et à la quasi impossibilité de son application. Il ne leur paraît même pas expédient de soumettre ces hommes aux revues. L'important est d'en distinguer les matelots français établis et mariés

(1) Arch. Nat., *Marine*, B² 122 f. 330, 367, 127 f. 228, 382, 131 f. 159, 134 f. 376, 138 f. 102, 140 f. 29, 70, 139, 140 f. 224, 141 f. 244, 142 f. 68, 145 f. 3, 146 f. 22.

à Dunkerque : ceux-ci demeurent assujettis aux classes, et les armateurs sont incités à les employer sur leurs navires, concurremment aux Flamands. Peu après sa fondation, la Chambre de Commerce se mêlait de rédiger, pour les engagements des officiers-marinières et des matelots, un règlement si parfaitement opposé à l'esprit et à la lettre de l'ordonnance de 1681, que le ministre en faisait détruire tous les exemplaires, et biffer le texte sur les registres de la Chambre.

Quant aux matelots français que l'espoir du gain a seul retenus à Dunkerque, l'intendant les renvoie à leur pays d'origine. Il importe d'éviter qu'ils augmentent la troupe de « ces coureurs qui vont dans le monde demandant l'aumosne et volent selon l'occasion ». S'il s'en découvre parmi les matelots revenant de l'étranger auxquels on accorde des secours, ils sont gardés en prison un mois ou six semaines, au pain et à l'eau. Ces passages de prisonniers relaxés en suite de la paix sont fréquents. En décembre 1697, on voit arriver d'Angleterre et de Hollande vingt nègres flibustiers qui avaient servi sous le baron de Pointis; l'intendant les habille et les expédie par terre à La Rochelle; le compte de leurs dépenses est soigneusement tenu : on en défalquera le montant de leurs parts de prises.

Le gouverneur de Nieuport revendique Crispin Nassel comme bourgeois de sa cité, et le retient de force : il lui rend la liberté juste à temps pour éviter des représailles. Puis, on signale des aventuriers : un officier irlandais qui, sans mandat valable, réclame les hommes de sa nation servant dans les compagnies franches de la Marine; un forban également irlandais, réfugié à Ostende dont on avise le gouverneur, « afin

qu'il prenne garde à luy, et l'empesche d'exécuter le mauvois dessein qu'il a d'armer un navire pour continuer sa piraterie » ; un autre encore, marié et établi à Dunkerque, qui y revient après avoir navigué sur un navire forban : on l'emprisonne. Enfin l'ordre est envoyé d'arrêter, s'il se montre, un certain chevalier Jenings : sans permission, il a quitté le service du roi, est repassé en Angleterre d'où il venait, et de là s'en fut à Lisbonne, où il ourdit des intrigues dans le but d'incendier des vaisseaux du roi (1).



« Si les Dunkerquois ont pu surmonter tous les obstacles, et, malgré toutes les difficultés qu'ils ont eu à essuyer, faire tant de prises et tant de beaux combats dans les temps même qu'ils estoient peu secourus et que le port n'estoit pas achevé, que le service du Roy n'en doit-il pas recevoir lorsque cette ville sera devenue riche et puissante, et que le commerce y aura attiré le double et le triple des marchandises et matelots qu'il n'y a présentement. » Ainsi s'exprime l'intendant Desmadris en son remarquable *Mémoire sur la Flandre flamingante*, l'exposé le plus sobre, précis et complet qui soit, de l'état moral et matériel de la province à cette époque (2). Lorsque, par surcroît de précautions contre un bombardement éventuel, on aura renforcé la valeur défensive du port en construisant un petit Risban (1701) et en améliorant quelques

(1) *Ibid.*, B² 122 f. 397, 124 f. 750, 755, 127 f. 213, 377, 388, 536, 131 f. 163, 164, 307, 140 f. 224, 141 f. 244, 327, 142 f. 218, 437, 146 f. 22, 149 f. 176; B³ 100 f. 355.

(2) Desmadris, *Mémoire sur la Flandre flamingante*, 1697, Bibl. Com. Dunk., ms. 78.

ouvrages, rien ne restera plus à faire en ce sens ; par contre, la pêche et le commerce ont grand besoin d'aide.

Les Hollandais ont profité de la révocation de l'arrêt de 1687, interdisant l'importation du hareng autrement qu'en vrac, pour en introduire en quantité dans le royaume. Les pêcheurs de Dunkerque devraient approvisionner au moins la Picardie et les pays conquis des Pays-Bas, et pour cela pêcher le hareng sur les bancs d'Yarmouth et la morue verte sur le Grand Banc. Pourquoi le hareng hollandais a-t-il conquis la faveur du public, et la conserve-t-il ? « Cela vient de la mauvaise qualité du hareng français, et du défaut de quantité dans les pacages. » C'est-à-dire que les marchands, loin de se conformer aux règlements, trompent l'acheteur à la fois sur la qualité et sur la quantité de la marchandise. Pontchartrain conclut très justement : c'est aux Français à « se rectifier pour reprendre leur avantage ».

Afin de diminuer ses charges, le roi utilise ses vaisseaux propres aux trafics lointains en les prêtant à des Compagnies de commerce (1). Les grandes frégates de course ne peuvent servir qu'à des voyages au long cours ; les armateurs les y emploient, mais sans succès : la concurrence hollandaise l'emporte ici encore. Une série de faillites atteint le commerce dunkerquois pendant l'année qui suit la conclusion de la paix, compromettant les fortunes élevées par la course. A ce moment, où une disette de blé menace la ville (2), Omaer spéculé sur la famine : il

(1) Le *Stadenlande* et le *Mignon*, à la Compagnie de Guinée, par exemple.

(2) Par contre, les stocks de riz sont abondants.

tente de diriger sur d'autres ports des navires de blé primitivement destinés à Dunkerque; par un acte d'autorité approuvé à Versailles (juin 1699), l'intendant les arrête. La vente de leur chargement provoque une baisse considérable du prix du blé; Omaer venait de mourir.

Desmadris mourait également. Son successeur Barentin, un maître des requêtes, considère la franchise du port comme le meilleur moyen de rétablir le commerce; il la propose au roi qui la décrète, et institue de plus une Chambre de Commerce dont le commissaire de la Marine, Vergier, est nommé président. Mais pour que ces privilèges ne servent pas aux Hollandais à se rendre maîtres du commerce de la place, en réduisant les négociants de Dunkerque à n'être que leurs commissionnaires, il est urgent que ces derniers transportent eux-mêmes directement des pays d'origine les denrées destinées à la Flandre espagnole. C'est une nécessité à ne pas perdre de vue un instant, comme celle de démasquer les Ostendais qui surprennent des lettres de mer et naviguent sous la bannière de France.

Les Dunkerquois n'ont guère le loisir de poursuivre ces visées économiques; la paix redevient incertaine; ils se préparent à exercer à nouveau leur industrie favorite : la guerre de course (1).



Pendant cette période de calme, l'existence de Jean Bart est celle d'un officier de son grade en temps

(1) Arch. Nat., *Marine*, B² 121 f. 199, 131 f. 134, 134 f. 336, 140 f. 379, 404, 141 f. 193, 142 f. 472, 147 f. 209, 210, 148 f. 30. — Faulconier, *Descr. hist. de Dunk.*, II, 112-120, donne un intéressant exposé

de paix, exempte de faste, mais conforme au rang auquel il s'est élevé (1). Parfois il s'installe avec sa famille à Drincham, chez le curé, son cousin Nicolas Bart; et c'est lui qui assume la dépense de la maisonnée tant que dure cette villégiature (2). Il reçoit parfois un congé pour aller faire sa cour au roi. En 1698, il ne peut en profiter; un différend a surgi entre les officiers de marine et le lieutenant du roi à Bergues, pour une question de chasse. D'accord avec l'intendant, Jean Bart réussit à l'apaiser, et Pontchartrain le remercie de s'être rendu « facile aux ajustements que M. Desmadris a proposés ».

Le lieutenant général comte de Relingue ayant quitté Dunkerque, Jean Bart, seul officier général, est nommé commandant de la Marine (1699). Il assure la sécurité des vaisseaux et des magasins, et perfectionne l'instruction des officiers sous ses ordres; il préconise sur les vaisseaux en radoub ou en construction l'installation des haubans à la manière hollandaise; pour débarrasser le fond de la rade de la quantité d'ancres qui le garnissent, coupent les câbles des vaisseaux mouillés et peuvent provoquer des désastres, il en propose l'abandon aux pêcheurs qui les trouveront. Bref, il s'occupe avec zèle des moindres détails de son service, depuis le jugement des déserteurs jusqu'à l'habillement des

de cette question. — Cf. aussi l'excellent chapitre que lui a consacré A. de Saint-Léger, dans *la Flandre maritime et Dunkerque sous la domination française*, Paris-Lille, 1900, in-8, pp. 363 et seq.

(1) En 1695, le comte de Relingue reçoit un passeport l'autorisant à transporter de Toulon à Dunkerque 400 marcs de vaisselle d'argent pour le service de sa table. L'année suivante, un passeport pour 40 marcs est signé à Jean Bart. Le marc d'argent vaut alors environ 31 livres.

(2) Nicolas Bart mourut à soixante-huit ans, le 15 avril 1720, supérieur du séminaire de Bergues. On l'enterra dans le chœur de l'église Saint-Nicolas de cette ville. — Bibl. Com. Dunk., mss. *Bonvarlet*. — *Mémoires manuscrits de François Bart*, cités par Richer, *Vie de Jean Bart*, p. 137. — Arch. Nat., *Marine*, B¹ 105 f. 53, 114 f. 13.

hommes. Ses mesures sont approuvées, et il en est souvent félicité (2).

Toutefois, son caractère apparaît terriblement épineux; il soulève des difficultés à peu près à tous les fonctionnaires avec lesquels des relations de service s'imposent, et Pontchartrain éprouve les plus grandes peines du monde à mettre le holà. Jean Bart, il faut

Jean Bart

Le Hestroye

Signatures de Jean Bart.

bien le reconnaître, manque ici totalement d'aménité, quoique membre de la confrérie de Notre-Dame du Saint-Scapulaire et de Saint-Joseph, érigée dans l'église des Carmes, où parmi les confrères on remarque Faulconnier et Cornil Saus, qui réalise le type assez inattendu du corsaire dévôt.

On était encore en guerre, lorsque l'un des Van Maestrecht d'Ostende, prisonnier à Dunkerque, succombe: Jean Bart accuse publiquement de cette mort et insulte le lieutenant-général de l'Amirauté, Le Potier de La Hestroye, alors que les responsables étaient le procureur du roi et la partie civile, qui retardaient le prononcé du jugement. Et comme Jean Bart suscite à La Hestroye d'autres difficultés: « Vous sçavez,

(1) Arch. Nat., *Marine*, B² 130 f. 217, 284, 133 f. 365, 414, 446, 134 f. 63 et *passim*, 138 f. 92, 139 f. 105, 140 f. 105, 258, 141 f. 193, 271, 347; B² 104 f. 103, 104, 110. — Arch. Ch. de Com., *Reg. des Délibérations*, 12 f. 145.

lui écrit Phelypeaux, que rien n'est plus contraire aux intentions de S. M., et au bien de son service, ainsy je ne sçaurois trop vous recommander d'éviter ces sortes de disputes avec le plus de soin et de sagesse que vous pourrez. » Jean Bart oublie la leçon : à son retour de campagne, en octobre 1696, le capitaine de port, Julien, ayant cru devoir s'opposer à l'entrée du *Maure*, il l'accable de paroles « fort dures » et n'en fait qu'à sa guise, en quoi il eut doublement tort : d'abord parce que le *Maure* donna raison à Julien et toucha en entrant, ensuite parce que Julien ne lui était nullement subordonné. Phelypeaux termina sa réprimande de la manière qui devait le plus vivement piquer Jean Bart : « Je suis bien aise que vous soyez arrivé heureusement, mais il eût été à désirer que la fin de votre campagne eût été aussi heureuse que le commencement. »

La paix conclue, Jean Bart, commandant de la Marine, se plaint de n'être pas informé, aussitôt après le commandant de la Place, des vaisseaux qui entrent au port, comme cela se pratique en temps de guerre. Puis, un commis du bureau des classes provoque un conflit : il fait battre le tambour pour rassembler des matelots, sans l'autorisation du lieutenant de roi, M. Ducoudray. Ce dernier se fâche, et rend une ordonnance qui empêche l'affichage des achats et ventes de munitions pour les magasins de la Marine. Jean Bart et le commissaire Cartigny excusent auprès du ministre le malheureux commis, auteur du grabuge. Cartigny présente des excuses à M. Ducoudray, qui ne s'en contente pas, et ne se tient pour satisfait qu'au reçu d'un blâme sévère de Pontchartrain. Cet incident aigrit les rapports entre

Jean Bart et le lieutenant de roi, et l'orage éclate en juin 1699, pour une question de service. L'intendant Barentin l'annonce au ministre de la Guerre Barbezieux, et joint ce commentaire : « M. Ducoudray est prompt, et on auroit toujours des procès avec luy si on ne luy donnoit pas le temps de revenir de sa première vivacité. Après quoi il convient ordinairement qu'il s'est emporté sans raison. M. Bart est d'un caractère très opposé. Il tasche de mettre la raison de son costé, en gardant plus de modération dans ses paroles : mais l'accès qu'il se vante d'avoir auprès de S. M. le rend aussi peu traitable envers ceux qui ne dépendent pas de luy qu'envers les officiers de la Marine, qui quittent tous le port de Dunkerque pour ne pas servir sous ses ordres », et Barentin se promet d'éviter « d'avoir la moindre difficulté avec M. Bart et M. Ducoudray, quoique ils aient tous deux un esprit inquiet et très difficile à vivre ». Il n'y réussira pas.

Le différend entre Jean Bart et l'intendant de la Marine Céberet naît en janvier 1700. Un navire est en perdition à la rade. Une chaloupe marchande veut le secourir, chavire, et cinq hommes se noient. A ce moment, un archer de la Marine envoyé par Céberet veut faire embarquer de force des hommes pour secourir le bâtiment naufragé. Jean Bart s'étonne auprès de l'intendant qu'on veuille forcer des hommes à tenter une chose impraticable : c'était à lui de dire si le temps permettait la sortie; il s'échauffe, le ton de la discussion s'élève; l'intendant s'imagine que le chef d'escadre veut lui donner des ordres, et se plaint au ministre de ses hauteurs. Encore une fois, Pontchartrain apaise les parties.

Malgré ses bonnes dispositions, Barentin lui-même

n'évite pas l'algarade. Ayant découvert un léger sujet de plainte contre lui, Jean Bart se fâche, et défend aux officiers de marine de l'aller voir. Or, l'intendant de la province est un gros seigneur, et le représentant le plus direct de l'autorité royale. Jean Bart reçoit un blâme sévère ; « sans la considération de ses services », le roi lui aurait infligé des marques de son peu de satisfaction pour avoir organisé une pareille cabale. Il est laissé libre de ne pas aller voir l'intendant si cela ne lui convient pas, et on ne lui demande pas de faire des avances, mais on l'oblige à accorder toute latitude à ses officiers pour agir à leur guise. M^{me} Bart, consciente de l'impression fâcheuse produite par la conduite de son mari, s'emploie activement à l'atténuer.

Barentin garde jusqu'au bout la supériorité de l'homme de bon ton. Loin de témoigner de la rancune, il se flatte de ses sentiments cordiaux. Six semaines plus tard, les officiers de marine sont revenus le voir, et Bart demeure seul à boudier : l'intendant prend l'initiative de la démarche de réconciliation, à laquelle le chef d'escadre ne résiste pas (1).

Le roi ménage un serviteur de cette trempe ; les ministres le cajolent ; Jérôme Phelypeaux lui offre de lui rendre service dans certaines affaires de prises où il est intéressé. Quand les six galères de l'Océan arrivent à Dunkerque (1^{er} août 1701), le chevalier de La Pailleterie qui les commande envoie près de lui prendre le mot, « sachant que c'est l'intention du Roy et

(1) Arch. Nat., *Marine*, B² 403 f. 329, 408 f. 235, 413 f. 285, 290, 291, 431 f. 458, 434 f. 480, 446 f. 142, 177, 454 f. 545, 632, 720. — *Guerre*, Arch. hist., 1733 f. 137, 139, 141, 147. — *Cabinet historique*, VI, 98.

pour éviter toutes sortes de contestations ». Cependant, le corps des galères est indépendant.

Mais une évidence fâcheuse apparaît : Jean Bart se montre aussi rigoureux dans le service en temps de paix qu'en temps de guerre, et il est parfaitement exact que les officiers de marine ne cherchent qu'à quitter Dunkerque. Un commandant de compagnie, négligent avec affectation, se moque de ses avis, et pousse l'insolence jusqu'à lui tourner le dos chaque fois qu'il le rencontre. Un ministre ne saurait écrire à un commandant de la Marine qu'il a tort d'appliquer les ordonnances : aussi Jérôme Pontchartrain profite-t-il d'un séjour de M^{me} Bart à la Cour pour lui exposer discrètement l'erreur où tombe son mari. Et ce dernier de s'imaginer aussitôt qu'il a perdu la confiance du ministre ! Pour le calmer, il faut une lettre amicalement persuasive, où Ponchartrain glisse adroitement ce qu'il attend de lui (1).

La conscience de sa valeur, la certitude de son droit, l'habitude du commandement absolu faisaient de Jean Bart pendant l'action un véritable chef et un entraîneur d'hommes ; en temps de paix, aucun con-

(1) « Je ne scais sur quoy vous avez pu vous imaginer que jene prenois pas confiance en vous. Si vous vouliez faire attention aux commandements de confiance que j'ay demandé au Roy pour vous en toutes occasions, vous penseriez autrement. Cependant je vous prie de croire qu'en continuant de bien servir le Roy vous me trouverés toujours disposé à vous procurer de nouvelles grâces de S. M. Vous auriés deu regarder comme une marque d'amitié pour vous ce que j'ay dit à Mad^e Bart, estant bien aise que vous connaissiés les choses qui ont pu esloigner de vous les officiers qui ont servy sous vos ordres, parce que je suis persuadé que vostre intention n'est pas de leur donner du dégoût en leur faisant faire le service avec toute l'exacritude que les ordonnances le demandent. Au surplus, je vous prie de vous deffaire de la prévention où vous estes que je ne suis pas porté à vous faire plaisir, et d'estre persuadé du contraire » (7 septembre 1701). — Arch. Nat. *Marine*, B² 412 f. 91, 417 f. 228, 230, 255, 439 f. 107, 455 f. 419. — Bibl. Nat., ms. nouv. acq. franç., 9392 f. 306.

trepoids ne balançait ces qualités guerrières, comme aucune éducation première ne mitigeait les formes d'un caporalisme excessif, s'exerçant sur des personnes même indépendantes de son commandement. Les prévisions de guerre prochaine allaient donner à son activité l'aliment qui lui convenait le mieux.

II

LES PRÉPARATIFS DE GUERRE ET LA MORT DE JEAN BART

Louis XIV avait consenti d'importantes concessions aux alliés et signé le traité de Ryswick, dans le but de dissoudre la coalition. Il voulait garder ses mains libres pour le moment où s'ouvrirait la succession au trône d'Espagne. Cette échéance semblait si proche qu'en 1698 des tractations intervenaient déjà entre les puissances intéressées. Charles II ne devait mourir que le 1^{er} novembre 1700.

Jusque-là, les mers sont à peu près libres devant nos marins. Seule, la ville de Dantzig est tombée « dans la disgrâce du roi ». Elle est « port ennemi ». Les officiers d'Amirauté de Dunkerque délivrent à un navire un congé pour y trafiquer : au retour, le maître passe huit jours en prison ; l'Amirauté s'en tire avec une réprimande. Le roi informe les armateurs qu'il ne réclamera pas ceux de leurs bâtiments qui seraient saisis à Dantzig, et fait vendre un navire de ce port arrêté à Dunkerque. Toutefois, il refuse des commissions en guerre contre les Dantzigquois, qui se décident à lui accorder les satisfactions exigées (1).

(1) Arch. Nat., *Marine*, B 431 f. 173, 142 f. 241, 326, 148 f. 28, 158, 195, 149 f. 104.

Pendant l'été de 1699, des vaisseaux d'Alger sont signalés en vue d'Ostende ; en novembre, les marchands de Dunkerque sont avisés que la paix n'est pas conclue avec le roi du Maroc ; on leur précise que ses vaisseaux sont plus forts que ceux de Salé, lesquels, sauf un de vingt-quatre canons, n'en portent que douze à dix-huit. Les Algériens, Tunisiens et Tripolitains, en guerre avec les Hollandais et les Flamands, ont sur mer des vaisseaux de quarante à cinquante canons ; mais de ceux-ci les Français n'ont rien à craindre, comme l'événement le prouve : un petit navire de Dunkerque, chassé par deux corsaires d'Alger au large du cap Saint-Vincent, est abandonné par son équipage, sauf un homme ; les Algériens le joignent, le reconnaissent pour Français, aident cet homme à appareiller, orientent ses voiles, et le matelot arrive à Lisbonne, seul, sain et sauf. Le roi lui accorde une gratification de soixante livres, prélevée sur les parts de ses camarades qui avaient fui (2 décembre 1699) (1).

Au contraire, les Saletins sont hostiles. Sur la proposition de Céberet, le roi approuve l'armement de quatre vaisseaux pour Jean Bart : il croisera contre eux, si d'ici l'appareillage les circonstances n'assignent pas un autre but à son escadre. Les vaisseaux sont l'*Amphitrite*, à peine achevée, dont Jean Bart a surveillé en personne la construction, l'*Adroit*, le *Maure*, et l'*Alcyon* ; et les capitaines : le marquis de Blénac, le chevalier de Saint-Pol, le comte de Bussy ; un écrivain principal de Rochefort, Le Normand de Mézy, fera fonctions de commissaire à la suite (décembre 1700-janvier 1701). François Bart, qui sert depuis

(1) *Ibid.*, B² 441 f. 85, 442 f. 181, 253, 326, 329.

un an à Rochefort, est autorisé à embarquer avec son père.

Bientôt, on décide de renforcer ces quatre unités de deux autres, le *Triton* et le *Hazardeux*, ce dernier récemment sorti des chantiers de Lorient. Jean Bart désirait le monter, et projetait de donner rendez-vous en Norvège à ces deux vaisseaux qui s'y seraient rendus par le Nord-Ecosse, pour éviter les mers étroites (1).

En attendant, il met ses équipages sur pied de guerre : cette fois, les Flamands se proposent d'eux-mêmes pour naviguer sur les vaisseaux du roi (2). Il demande un congé pour visiter Nieuport et Ostende, et se rendre compte des changements qu'on a pu y apporter ; non seulement le roi y consent, mais encore Jean Bart est autorisé à désigner des officiers et des pilotes qui l'accompagneront, et qu'il instruira de l'entrée de ces ports. Les gouverneurs lui font, comme aux officiers de sa suite où figure le chevalier de Saint-Pol, beaucoup « d'honnestetés ». Il lève un plan d'Ostende, où vaisseaux et galères trouveront une excellente retraite.

Déjà un pêcheur ostendais a été canonné par une frégate anglaise. Les armateurs, et ceux de Bruges, se préparent à armer en course. Les avocats et les procureurs d'Ostende font les frais d'un corsaire auquel ils donnent le nom de leur patron, *Saint-Yves* (3). « Comme de luy-mesme », Céberet engage les arma-

(1) *Amphitrite*, 350 hommes ; *Maure*, 330 ; *Adroit*, 250 ; *Alcyon*, 200 ; *Triton*, 44 canons ; *Hazardeux*, 50 canons.

(2) A 15 livres, il est vrai. On tâchera par la suite de les réduire à la solde ordinaire.

(3) *Bullet. Com. Roy. d'hist. de Belgique, Miscellanées*, 1^{re} série, XI, 582.

teurs de Dunkerque à suivre cet exemple; il insiste sur l'avantage qu'offre aux capres dunkerquois le refuge qu'ils trouveront désormais à Ostende; à ceux d'Ostende et de Nieuport, il annonce que tous les ports de France leur sont ouverts (1).

Le commissaire Lempereur installe à Amsterdam un « correspondant » qui communiquera directement avec Versailles pour gagner du temps. Le guetteur du Blanc-Nez reprend son poste, et les forts des têtes des jetées sont mis en bon état de défense. Les corvettes de Van Crombrugghe et de Jamain partent à la découverte; elles observent la rade des Dunes où des vaisseaux hollandais rejoignent les Anglais; puis Jersey et Guernesey, l'île de Wight et Flessingue. Jamain va jusqu'à l'entrée de la Manche, à hauteur du cap Lizard; van Crombrugghe reconnaît les Orcades, les Shetland, et pousse jusque dans les parages de Jean Mayen et d'Islande. Ils sont munis d'ordres apparents et d'ordres secrets, car « on désire que les Anglais croient que nous ne croyons pas à la guerre ». On évite la moindre hostilité à l'encontre des frégates anglaises qui courent sur nos côtes, et opèrent effrontément des sondages en rade de Mardick. Mais par prudence on interdit aux Anglais, Irlandais et Ecossais, même catholiques, de s'établir à Dunkerque; trois Hollandais venus au mois de mai sont l'objet d'une surveillance étroite.

Pendant ce temps, les projets d'entreprises contre l'ennemi vont leur train. Le baron de Pointis soumet le sien au ministre; Jean Bart s'arrête à celui de Pletz,

(1) Le roi passe un traité avec Taverne pour transporter des grenadiers à Lisbonne (octobre 1701). En août, Pontchartrain s'étonne que les commerçants de Dunkerque demeurent indifférents aux facilités que leur consent le tsar de Moscovie.

et va à Ostende en conférer avec le maréchal de Boufflers, commandant l'armée de Flandre. Il désigne trois officiers de marine que le maréchal envoie à Anvers, et arme six chaloupes de Dunkerque qui y passent sous la conduite du comte de Mornay ; trois demi-galères sont mises en chantier pour concourir à la défense du grand port de l'Escaut, où Vergier expédiera un peu plus tard deux cents canons.

Les corvettes ayant signalé le passage du roi d'Angleterre en Hollande, on en réserve deux, prêtes à appareiller pour aviser de la guerre les pêcheurs français occupés sur les bancs d'Yarmouth ou au Groënland, sitôt les hostilités déclarées. Jean Bart se procure les renseignements les plus exacts sur les mouvements des Hollandais à Flessingue, où il détache un émissaire par la voie de terre. Il émet son avis sur les services à tirer des galères, sur les mesures à adopter pour parer à un bombardement d'Ostende ; il combine avec Pontchartrain un plan d'attaque des vaisseaux hollandais mouillés en rade de Flessingue, suivie d'une rupture des digues, et du ravage des îles de Zélande. Il semble que les Hollandais se soient méfiés d'un projet de ce genre.

Depuis la fin d'avril 1701, Jean Bart est prêt à mettre à la voile. Le roi a différé l'ordre de départ : la rupture ne paraissant plus immédiate à l'automne, il donne celui de désarmer (12 octobre). La guerre n'en est pas moins certaine. Le 17 décembre, Jean Bart est envoyé au Havre visiter un magnifique vaisseau de soixant-dix canons, le *Fendant*, en état d'achèvement, et que le roi lui destine. Il indique sur place les derniers dispositifs les plus à son gré ; le 28, il est de retour à Dunkerque.

Le 8 février 1702, il envoie encore deux pilotes aux renseignements en Hollande; il sait qu'à cette heure les ports d'Angleterre sont bondés de vaisseaux de guerre en état d'appareiller au premier signal. Il se dépense activement aux derniers préparatifs. Le *Fendant*, arrivé sans encombre le 4 avril, est solidement mouillé en rade où il essuie sans broncher de rudes coups de vent; le 12, il est entré dans les jetées. Les officiers du port proclament « que le Roy n'a point de vaisseau qui gouverne mieux que celui-là ». Outre le *Fendant*, que Jean Bart montera en personne, l'escadre du Nord comprend le *Maure*, l'*Amphitrite* et l'*Adroit*, sous trois capitaines de vaisseau, les chevaliers de Courbon-Saint-Léger, de Saint-Pol-Hécourt, et de Gabaret; la frégate le *Milford* sous le chevalier de Marège, capitaine de frégate, et le brûlot le *Tigre*, sous le chevalier de Beaujeu, lieutenant de vaisseau (1).

Comme le *Fendant* rentrait au port, Jean Bart se sent attaqué d'une fièvre qui semble d'abord intermittente et légère, s'aggrave rapidement le 13 avril, devient violente, continue et dangereuse. C'est une pleurésie. Le 15, le malade reçoit les derniers Sacrements. Le 25, à la suite d'une crise plus faible que les précédentes, les médecins espèrent le sauver; le 26, au soir, il entre en agonie, et rend le dernier soupir le 27, entre trois et quatre heures après-midi.

On célébra pour ses obsèques à Saint-Eloi le service solennel de la cloche « Jésus ». Il fut enterré dans le

(1) Arch. Nat., *Marin*, B² 145 f. 152, 147 f. 392, 149 f. 102, 152 f. 67, 85, 134, 180, 192, 210; 153, 154 et 155 *passim*; 156 f. 43, 110, 385, 621, 159 f. 36, 160, f. 95, 196, 236, 274, 371, 491, 580, 581, 161 f. 105; B³ 116 f. 43, 44; B⁴ 21 f. 12, 15, 16, 19, 122-127, les *Instructions* et les *Journaux* de Van Crombrugge et de Jamain, f. 275-29 i. 23 f. 13-15, 85. — Guerre, *Arch. hist.*, 1492, 1499, 1514, n. 207, 244, 247, 306, 378.

sanctuaire du chœur, au pied du maître-autel, où sa dépouille repose toujours (1).

Pontchartrain avait prié M^{me} Bart de le tenir journallement au courant de la santé de son mari. Il fallut pourvoir immédiatement à son remplacement à la tête de l'escadre, et le roi choisit le baron de Pointis (2).

Cette mort foudroyante enlevait à la France un de ses meilleurs serviteurs, un de ceux dont le concours eût été le plus précieux dans les circonstances critiques qu'elle allait traverser. Tourville était mort un an plus tôt. Cette nouvelle perte affectait péniblement la Marine, qui comptait sur Jean Bart, et Louis XIV l'éprouva vivement, au moment où l'Angleterre et l'Allemagne lui déclaraient la guerre, suivies par la Hollande (4 et 15 mai).

Le secrétaire de l'Amirauté britannique, Josias Burchett, dont l'ouvrage parut en 1703, écrivait, en contant le début de la campagne de 1696 et les projets que l'on prêtait en Angleterre à l'escadre de Jean Bart : « Il s'en trouva qui eurent peur qu'il ne voulût enlever le roi dans son passage en Hollande, quoique selon moi il ne pensât à rien moins que cela. Car, au commencement de la guerre, il ne jugea pas à propos de l'entreprendre, quoique S. M. n'eût que quatre vaisseaux de guerre, qui n'étaient ni forts, ni bons voiliers, au lieu que de Bart en avait bien davantage

(1) Arch. Nat., *Marine*, B² 161 f. 164, 225, 289, 313, 335; B³ 416 f. 43-49, 55. — Guerre, *Arch. hist.*, 1733 f. 183. — Son acte de décès aux Arch. Com. Dunk., *Reg. Etat civil*, est reproduit par Vanderest, *Hist. de Jean Bart*, p. 174; sur ses funérailles, cf. *ibid.*, p. 259. — Sur son inhumation, cf. L. Lemaire, *les Inhumations dans l'église Saint-Eloi*, Dunkerque, 1910, in-8, pp. 52-56 et *Peut-on espérer retrouver les restes de Jean Bart?* Dunkerque, 1913, in-8.

(2) François Bart fut prié de tenir la table des officiers du *Fendant* jusqu'à son arrivée.

et de meilleurs, quand il sortit de Dunkerque, et qu'il s'était approché des nôtres à une portée de canon, sans oser avoir l'honneur d'avancer et de leur tirer une bordée, sans s'exposer au moindre danger. Mais son affaire n'était point de se battre, il se réservait pour une meilleure occasion, il ne tâchait qu'à enlever nos navires marchands, ou ceux qui ne pouvaient lui faire aucune résistance. » Burchett, par ailleurs assez précis, semble bien mal renseigné sur les faits et gestes de Jean Bart. Il n'ajoute pas ce qu'on disait..., que, dans la circonstance à laquelle il fait allusion, Guillaume d'Orange avait abaissé son pavillon pour passer insoupçonné de Jean Bart qui aurait tout risqué pour le prendre. Il n'ajoute pas non plus qu'une autre fois Guillaume, le sachant en mer, n'avait pas osé s'embarquer.

Plus exact est le jugement porté par de Jonghe, l'historien de la Marine néerlandaise : « Il mourut pleuré par toute la France, mais non par les Anglais et les Hollandais, qui rendirent un légitime hommage à ses services exceptionnels, mais qui cependant ne purent dissimuler leur joie d'être à l'abri d'un de leurs plus redoutables ennemis, terreur de tous les gens de mer, et qui pendant des années avait causé des maux innombrables au commerce et à la navigation (1). »

Des trois enfants que Jean Bart eut de Nicole Gouttière, et des dix que lui donna Marie Tugghe, seuls vivaient encore le lieutenant de vaisseau François Bart, du premier lit, Jean-Louis, Ignace, et deux filles du second. A la veuve et à ses quatre enfants, le roi

(1) Burchett, *Memoirs of transactions...*, p. 300. — De Jonghe, *Geschiedenis van het nederlandsche zeewezen*, 4, II, 237.

accorda un brevet de pension de deux mille livres. Pontchartrain en laissait espérer une de trois cents livres à François Bart : rien n'indique qu'elle fut attribuée. Mais le ministre « eut soin » de lui, et par la suite il atteignit le plus haut grade auquel il pût prétendre, celui de vice-amiral de France (1).

III

LA GLOIRE DE JEAN BART

Jean Bart « a si longtemps et si glorieusement fait parler de lui à la mer qu'il n'est pas besoin que je le fasse connoître ». Tel est le commentaire dont Saint-Simon accompagne la mention de sa mort. Ce point de vue du mémorialiste est infiniment regrettable au nôtre, mais il est très significatif. Aux yeux de ses contemporains, Jean Bart a conquis une renommée du meilleur aloi ; il est l'égal des grands hommes du règne.

Sa stature de colosse, sa difficulté à s'exprimer couramment en français, ses manières de marin flamand ont pu piquer la curiosité et éveiller la malignité des courtisans, lorsqu'il parut à Versailles pour la première fois. Rien d'étonnant qu'il leur semblât un personnage « singulier ». Ses hauts faits l'imposaient à l'attention, plus fortement et plus justement.

(1) Marie Tugghe, née le 1^{er} décembre 1663, mourut le 7 février 1719 ; François-Cornil Bart était né le 16 juin 1677 ; Jean-Louis, le 18 mai 1693 ; Ignace, le 2 janvier 1700. — Faulconnier, *Descr. hist. de Dunk.*, II, 122, 123. — Vanderest, *Hist. de Jean Bart*, pp. 185-190, d'après Arch. Com. Dunk., *Reg. Etat-Civil*, vérifiés. — Richer, *Vie de Jean Bart*, pp. 139-144.

La considération que lui témoignent les ministres, la faveur ininterrompue du roi le situent à son véritable plan, avec sa croix de Saint-Louis, son grade de chef d'escadre, et les lettres qui l'ont anobli. Et sur son piédestal de gloire, sa figure historique se dresse, hautaine et fière.

D'où vinrent ensuite la déformation et le maquillage dont elle souffrit? Comment s'opéra dans l'opinion la cristallisation qui fixa le portrait caricatural popularisé par les imageries d'Epinal? Cette évolution est curieuse, et facile à suivre.

Forbin ne s'éteignit, dans son château de Saint-Mareil, aux environs de Marseille, que le 4 mars 1733, à l'âge de soixante-dix-huit ans. Avant de mourir, il avait publié ses *Mémoires*, non sans un certain tapage qu'accrurent ses dissentiments avec Du Guay-Trouin. Des lecteurs non avertis se laissèrent prendre au mélange habilement dosé de mensonges et de vérités qu'ils contiennent : la fable offrant plus de piquant, les lecteurs s'y attachèrent de préférence, et la mémoire de Jean Bart commença d'en souffrir. On oublia quelque peu le héros du Texel, pour considérer d'un œil amusé l'Ours que dépeignait Forbin avec force détails.

Vers le milieu du dix-huitième siècle, les anecdotes naissent, spontanément. Richer les collectionne et les publie en corps dans la *Vie de Jean Bart*, qu'il publie en 1780. Voici un exemple topique de sa manière de procéder : le *Parnasse français* avait conté en 1755 (1) une anecdote relative au voyage du prince de Conti en Pologne; pendant la traversée, François de Callières, diplomate de la suite du prince,

(1) 2^e Supplément.

plus tard ambassadeur extraordinaire au Congrès de Ryswick et membre de l'Académie française, demanda un jour à Jean Bart « s'il n'y avait point à craindre d'être attaqué par quelques vaisseaux ennemis supérieurs au sien. L'intrépide commandant répondit que non, parce que, s'il se voyait, après un long combat, prêt à succomber, il saurait bien éviter de tomber entre les mains de l'ennemi, en faisant sauter le vaisseau et toute sa charge, par le feu qu'il mettrait aux poudres. Cette réponse effrayante fit rire le prince accoutumé aux périls de la guerre, et fit pâlir d'effroi Callières, nourri dans les emplois paisibles et assurés du cabinet ». Ce trait offre tous les caractères de l'authenticité : Jean Bart, bon Flamand, aime à rire ; le prince de Conti, brave comme tous les princes du sang, s'associe à la plaisanterie, et ni l'un ni l'autre ne broncheraient si elle devenait une réalité.

Richer lit ce passage, et juge à propos de l'enjoliver. Il compose une mise en scène au moment où l'escadre défile impunément devant les vaisseaux anglais qui la guettent, et écrit : « Lorsque le danger fut passé, le prince de Conti lui dit (à Jean Bart) : « S'ils nous avoient attaqués, ils auroient pu nous prendre. » Jean Bart lui répondit avec sang-froid : « Cela était impossible. — Comment auriez-vous fait ? » répliqua le prince. Jean Bart répondit encore : « Plutôt que de me rendre, j'aurois fait mettre le feu au vaisseau ; nous aurions sauté en l'air, et ils ne nous auroient pas pris : *mon fils avoit ordre de se tenir à la Sainte-Barbe, tout prêt à y mettre le feu au premier signal.* » Le prince de Conti frémit, lui dit : « *Le remède est pire que le mal : je vous défends d'en faire usage tant que je serai sur*

votre vaisseau (1). » L'invention est flagrante; une déformation historique absolue s'ensuit, qui persista depuis lors.

C'est en 1760 que, pour la première fois, l'abbé Ladvoeat édite dans son *Dictionnaire historique* l'histoire ridicule de Jean Bart se présentant à la Cour en habit de drap d'or doublé de drap d'argent, « jusqu'à la culotte », a-t-il soin de spécifier ! Ces textes se réfutent d'eux-mêmes.

En plein romantisme, Eugène Sue commente celui de Richer comme Richer a commenté ses devanciers. En 1688, Jean Bart, montant la *Serpente*, et « voulant accoutumer son fils aîné à braver les dangers, le fit embarquer avec lui, quoiqu'il n'eût que dix ans (2) ». Ce passage suffit à Eugène Sue pour échafauder cette histoire, que Jean Bart, voyant son fils pâlir pendant le combat, l'attacha au grand mât. Or, à cette date, Jean Bart montait la *Railleuse* et non la *Serpente*, où il avait embarqué son jeune frère Gaspard comme lieutenant en second; François Bart avait onze ans, et non dix, et un peu plus loin le même Richer certifie, citant les *Mémoires manuscrits* de François Bart, qu'il ne navigua avec son père qu'à partir de 1690.

Si l'on compare le texte des Jugements d'Oléron avec le récit de la première navigation de Jean Bart sur un navire qu'aurait commandé un certain Jérôme Valbué, tel que l'a tracé Eugène Sue, il saute aux yeux que le chapitre mélodramatique écrit par le romancier populaire est une simple transposition scénique de plusieurs articles des Jugements. Il cite comme

(1) Richer, *Vie de Jean Bart*, p. 133. — E. Mancel, *Famille de Jean Bart. Descendants en ligne directe*, dans *Bullet. Union Faulconnier*, 1904, VII, 362.

(2) Richer, *Vie de Jean Bart*, p. 19.

source « les pièces de la procédure faite par le duc de Charost, gouverneur du Boulonnais » : on les chercherait en vain aux Archives ; une affaire de ce genre ne pouvait ressortir qu'à deux juridictions : l'Amirauté ou le Magistrat.

Quelle fut l'influence et la portée de ces fables ?

Dès la mort de Jean Bart, des vaisseaux corsaires portent son nom (1), autour duquel se fait ensuite un silence troublé seulement par l'apparition de quelque anecdote intempestive. La renaissance maritime, qui marque le règne de Louis XVI, stimule dans le public la curiosité des choses et des gens de mer ; sous la direction du ministre Sartine, Graincourt commence à publier en 1779 ses biographies de marins, et Richer l'imite l'année suivante. Jean Bart y figure en bonne place. A la Révolution, où tout fut donné au concours entre vingt-huit millions de Français, — suivant l'expression de Napoléon qui arriva bon premier, — un avocat de Dunkerque, M. Poirier, pensa que la gloire de Jean Bart servirait utilement à asseoir les bases de la sienne propre. Dès 1789, il entame les démarches auprès des pouvoirs publics pour ériger un monument au héros de son choix sur une place de sa ville natale. Il les renouvelle en 1791, et ne cesse de revenir à la charge, poursuivant son idée fixe à travers les vicissitudes de la politique. Le 19 octobre 1801, un buste de Jean Bart accompagne celui de Bonaparte dans la salle où les Dunkerquois expriment en un banquet leur joie de la signature des préliminaires de la paix. Mais ce n'est que l'année suivante que l'avocat Poirier obtient gain de cause auprès du Premier Consul.

(1) *Le Chevalier Bart, le Petit Chevalier Bart.*

Le 15 août 1806, la ville de Dunkerque est en fête : elle célèbre l'anniversaire de la naissance de l'Empereur, et l'inauguration du buste de Jean Bart, signé



Lemot, sur la place de l'Égalité, aujourd'hui place du Théâtre. L'avocat Poirier n'eut pas la satisfaction d'y prononcer *l'Eloge historique de Jean Bart*, d'ailleurs bourré d'erreurs, qu'il imprima un an plus tard : bien que désigné par le ministre de l'Intérieur pour présenter le buste à ses concitoyens, il fut évincé, par

une décision municipale, de cet honneur qui échet au maire (1). Par la suite, il eut des difficultés avec la Justice de son pays.

L'avocat Poirier avait vu juste : la Révolution donnait à Jean Bart une popularité neuve. Des purs lui reprochaient en vain de s'être dérangé pour aller à Versailles saluer le tyran : la masse des citoyens oubliait ce grief, et se rappelait seulement qu'il était sorti des rangs du peuple. Le « Père Duchesne » le patronne. A Paris, le journal *Et je m'en fouts, Liberté, Libertas, foutre*, sort, en 1790, des presses « De l'Imprimerie de Jean Bart, qui n'est pas un jean-foutre, non ». En pleine Terreur, on arrache à l'Hôtel-de-Ville de Dunkerqueles portraits des tyrans et du traître Calonne pour en faire un feu de joie ; ceux de Jean et de François Bart échappent à l'autodafé, grâce au dévouement de quelques bons citoyens. A la révision par le Conseil général de la Commune des pensions servies par la Ville, quatre sont maintenues, dont deux à des titulaires portant le nom de Bart, descendant du héros de la *Danaë*, le neveu de Jean Bart, dont on lira au prochain volume le sacrifice sanglant (2).

Napoléon adopte Jean Bart. Il donne son nom à l'une des deux écoles de Marine qu'il crée en septembre 1810 (3).

Après la tourmente révolutionnaire et l'épopée

(1) Poirier (de Dunkerque), *Eloge historique de Jean Bart*, Paris, 1807, in-4. — Henri Lemattre, *Bustes, statues, portraits de Jean Bart*, Dunkerque, 1908, broch. in-8. — *Mémorial d'Antoine de Laffarelle*, dans *Feuilles d'Histoire*, 1^{er} décembre 1911, VI, 534.

(2) Arch. Com. Dunk., *Reg. aux délibérations du Conseil général de la Commune*, n^o 1. Note fournie par le docteur L. Lemaire.

(3) L'autre reçut le nom de Tourville. — *Décret* du 27 septembre 1810, d'après Mancel, *L'Arsenal de la Marine...*, p. 360.

impériale, le romantisme se déchaîne. La physionomie du Corsaire prend un aspect singulier. Personnage de premier plan dans les récits d'aventures émouvantes débitées en trois cent soixante-cinq tranches, dont le public se délecte, il tient du flibustier exotique et du pirate barbaresque, et n'a plus rien de commun avec son original. C'est un admirable sujet de pendule.

Or, par une coïncidence imprévue, l'idée fausse que l'on s'est forgée du Corsaire s'accorde à la fausse figure du Jean Bart des anecdotes : jamais public ne fut mieux préparé à l'accueillir. Eugène Sue la consacre définitivement, et depuis lors c'est son autorité et son texte que l'on retrouve chez tous les auteurs qui ont écrit sur ce sujet ! Les imageries populaires aident à propager la légende, qui offre d'ingénieux motifs aux peintres de genre. La statue de David d'Angers, érigée à Dunkerque le 7 septembre 1845, n'est elle-même pas exempte de reproche (1).

Ainsi le fier chef d'escadre de Louis XIV fut mué en un personnage d'opéra-comique, quelque chose comme un Fra Diavolo de la mer. Et son navire de feu erra sur le théâtre de ses anciens exploits, tandis que les flammes serpentaient autour de lui et dessinaient l'ombre de sa forte stature aux regards apeurés des pêcheurs de la côte flamande (2).

Sa figure historique est autrement belle. « Il avoit beaucoup de bon sens, l'esprit net et solide, une valeur ferme et toujours égale. Il étoit sobre, vigilant et intrépide; aussi prompt à prendre son parti que

(1) La cantate chantée lors de l'inauguration l'est encore de nos jours dans les cérémonies officielles. Tous les Dunkerquois l'ont dans la mémoire. Elle a de la couleur et du caractère.

(2) L. de Baecker, *l'Ombre de Jean Bart*, Mém. Soc. Dunk., 1853, IV 380.

de sang-froid à donner ses ordres dans le combat, où on l'a toujours vu avec cette présence d'esprit si rare et si nécessaire en de semblables occasions. Il sçavoit parfaitement son métier, et il l'a fait avec tant de désintéressement, d'approbation et de gloire, qu'il n'a dû sa fortune et son élévation qu'à sa capacité et à sa valeur (1). » Ce portrait, tracé par un contemporain en lignes sobres, nettes et fermes, demeure vrai dans sa concision et sa modération voulues. Jean Bart réunit toutes les qualités physiques et morales nécessaires à l'homme de mer et à l'homme de guerre accomplis ; les circonstances lui permirent de les développer dans leur plénitude ; il fut « heureux » non par hasard et par chance propice, mais parce qu'il savoit calculer à l'avance toutes les possibilités : sa fermeté, sa bravoure et son sang-froid dans l'action les mettaient en œuvre pour lui assurer le succès. Il serait puéril de se demander ce que l'avenir aurait réservé à cette carrière brusquement arrêtée en plein essor : il est permis de déplorer la mort prématurée qui la brisa. Elle se survit en un magnifique exemple. Dans toute la force du terme, Jean Bart demeure le type du héros sans peur et sans reproche.

(1) Faulconnier, *Descr. hist de Dunk.*, II, 123.

Main body of faint, illegible text, appearing to be several paragraphs of a document.

ANNEXES

I

LETTRE DE REPRÉSAILLES

Louis par la grâce de Dieu roy de France et de Navarre, à nos amez et féaux conseillers les gens tenans nos Cours de Parlement, Chambre des Comptes, Cour des Aydes, Gouverneurs de nos provinces et places, baillifs, sénéchaux, leurs lieutenants, officiers de nos amirautez, maires de nos ports et havres, autres nos officiers et justiciers, chacun en droit soy ainsy qu'il appartiendra, Salut. Nostre bien aymé le sieur Lombart, marchand françois demeurant à Dunkerque, nous a fait représenter qu'au mois de septembre 1697 il auroit fait équiper la frégate le *Dragon d'Or*, commandé par François [de] Mitter pour faire la course, mais qu'ayant esté prise par un navire anglois de guerre nommé le *Maidstone*, commandé par le capitaine Hellin, qui l'avoit mené à Douvres le 19 octobre ensuivant, après que les officiers et équipage eurent pillé tous les agrez, appareaux et tous les ustenciles qui estoient en la dite frégate que led. sieur Lombart fait monter à la somme de 4262 l. 5 s. 6 s. suivant l'estimation qui en a esté faite, laditte frégate luy fut restituée aux termes du traité de Ryswick sans avoir pu jusqu'à présent obtenir le dédommagement dud. pillage. A ces causes inclinant favorablement pour faciliter aud. sieur Lombart les moiens de se récompenser de sa perte sur ceux qui l'ont causée et qui en peuvent profiter, de nostre grâce espéciale, plaine puissance et autorité royalle, nous avons permis, accordé et octroyé,

permettons, accordons et octroyons par ces présentes signées de nostre main, aud. sieur Lombart de saisir, arrester, prendre et s'approprier de tous les biens meubles et immeubles, or, argent, debtes, marchandises et autres choses qu'il trouvera tant par mer que par terre ez ports, havres, villes et bourgs de nostre royaume appartenans aux anglois de quelque qualité et conditions qu'ils soient, desquels meubles et immeubles autant que besoin seroit nous luy avons fait et luy faisons don, remise et délaissement par les présentes, jusqu'à la concurrence de lad. somme de 4262 l. 5 s. 6 d., pourveu que lesdits biens n'ayent esté saisis par aucuns créanciers nos sujets regnicoles, et qu'il n'en ayt esté par nous disposé. Si vous Mandons et enjoignons que du contenu en ces présentes vous fassiez jouir et user led. exposant et ses ayans cause pleinement et paisiblement, luy bailler mainforte et aide s'il y échet, et faire faire délivrance des biens saisis et arrestez comme de sa propre chose et loyal acquet jusques à la concurrence de lad. somme de 4262 l. 5 s. 6 d., cessant et faisant cesser tous troubles et empeschemens contraires nonobstant toutes ordonnances règlements, et lettres à ce contraires, auxquelles nous avons pour ce regard seulement dérogé et dérogeons par lesdites présentes, Car tel est nostre plaisir, et d'autant que le s. Lombart pouroit avoir besoin de ces présentes en différents lieux, nous voulons que foy soit adjoutée aux copies collationnées par ceux de nos amez et féaux conseillers, secrétaires, maison couronne de France, et de nos finances, comme à l'original. Donné à Marly le 9^e jour du mois de Novembre l'an de grâce 1702, et de nostre règne le 60^e. Signé : Louis, et plus bas : par le Roy : Phelypeaux, avecq paraphe, et scelle du grand sceau royal et contre scel du petit sceau, le tout de cire jaune. — Arch. Nat., *Marine*, C⁴ 266 f. 57.

II

LETTRE DE MARQUE

Louis Alexandre de Bourbon, comte de Toulouse, amiral de France, à tous ceux qui ces présentes lettres verront, Salut. Le Roy ayant déclaré la guerre au Roy Catholique, aux fauteurs de l'usurpateur des couronnes d'Angleterre et d'Ecosse, et aux Etats des Provinces Unies, pour les raisons contenues dans les déclarations que Sa Majesté a fait publier dans toute l'étendue de son royaume, pays, terres et fiefs de son obéissance, et Sa Majesté nous ayant commandé de tenir la main à l'observation desdites déclarations, en ce qui dépend du pouvoir et autorité qu'il a plu à Sa Majesté attribuer à notre charge, avons, suivant les ordres exprès de Sa dite Majesté, donné congé, pouvoir et permission au sieur Pieter Segaerdt, demeurant à Dunkerque, de faire armer et équiper en guerre un navire nommé l'*Obéissance*, du port de deux cens tonneaux ou environ, qui est à présent au port de Dunkerque, avec tel nombre d'hommes, canons, boulets, poudres, plombs et autres munitions de guerre et vivres qui y sont nécessaires pour le mettre en mer en état de naviguer et courir sus aux pirates, corsaires et gens sans aveu, même aux sujets du Roy Catholique, des Etats des Provinces Unies, aux fauteurs de l'usurpateur des couronnes d'Angleterre et d'Ecosse, et autres ennemis de l'Etat, en quelques lieux qu'il pourra les rencontrer, soit aux côtes de leurs païs, dans leurs ports ou sur leurs rivières, même sur terre aux endroits où ledit capitaine Segaerdt jugera à propos de faire des descentes pour nuire auxdits ennemis, et y exercer toutes les voyes et actes permis et usitez par les lois de la

guerre, les prendre et amener prisonniers avec leurs navires, armes et autres choses dont ils seront saisis, à la charge par ledit Segaerdt de garder et faire garder par ceux de son équipage les ordonnances de la Marine, porter pendant son voyage le pavillon et enseigne des armes du Roy et les nôtres, faire enregistrer le présent congé au greffe de l'Admirauté le plus proche du lieu où il fera son armement, y mettre un rolle signé et certifié de luy, contenant les noms et surnoms, la naissance et demeure des hommes de son équipage, faire son retour audit lieu ou autre port de France dépendant de notre juridiction, y faire son rapport par-devant les officiers de l'Admirauté, et non d'autres de ce qui se sera passé durant son voyage, nous en donner avis et envoyer au secrétaire général de la Marine sondit rapport avec les pièces justificatives d'iceluy pour être sur le tout ordonné au Conseil de ce que de raison. Prions et requérons tous Rois, princes, potentats, seigneuries, Estats, républiques, amis et alliez de cette couronne et tous autres qu'il appartiendra, de donner audit Segaerdt toute faveur, aide, assistance et retraite en leurs ports avec sondit vaisseau et tout ce qu'il aura pu conquérir pendant son voyage, sans luy donner ny souffrir qu'il luy soit fait ou donné aucun trouble ny empêchement, offrant de faire le semblable lorsque nous en serons par eux requis. Mandons et ordonnons à tous officiers de Marine et autres sur lesquels notre pouvoir s'étend, de le laisser seulement et librement passer avec sondit vaisseau, armes et équipage, et les prises qu'il aura pu faire, sans luy donner ny souffrir qu'il luy soit fait ou donné aucun trouble ni empêchement, mais au contraire luy donner tout le secours et assistance dont il aura besoin, ces présentes non valables après un an du jour de la date d'icelles, en témoin de quoy nous les avons signées et icelles fait contresigner et sceller

du sceau de nos armes par le secrétaire général de la Marine à Versailles, le premier jour du mois de febvrier 1695. Signé. L. A. L. de Bourbon, C. de Toulouze, admiral de France, et sur le reply : par Monseigneur de Valincourt, et scellé. — Arch. Nat., *Marine*, C⁴ 259 f. 179.

III

ACTE DE CAUTION

Par devant nous, Jean le Potier, escuyer, conseiller du Roy, président, lieutenant général civil et criminel de l'Admirauté de Flandre à Dunkerque, sieur de la Hestroy, en présence du sieur Procureur du Roy, est comparu Jean Rouvroy, demeurant à Dunkerque, lequel nous a représenté une commission de Monseigneur l'Admiral datée à Versailles le 23 de ce mois pour armer et équiper en guerre une barquelongue nommée le *Cigne* du port de quarante tonneaux étant présentement au port de Dunkerque, pour avec icelle courir sus aux pirates et gens sans aveu et autres ennemis de l'Etat, nous requérant luy vouloir donner acte de sadite représentation de commission, ordonner qu'elle soit enregistrée en ce siège en donnant la caution requise, sur quoy nous, Lieutenant général susdit, avons audit Jean Rouvroy donné acte de sa dite représentation de commission, ordonnons qu'elle soit enregistrée au greffe de ce siège, et qu'il luy soit permis de se mettre à la voile en donnant la caution de quinze mille livres et en prêtant par luy serment de fidélité au Roy et à son service, et à l'instant ledit Rouvroy ayant prêté ledit serment, a promis et promet par ces présentes fidélité au Roy et à son service, d'observer et faire observer par ceux qui dépendront de

luy ses ordonnances, de ne souffrir qu'il soit pris ou enlevé quelque chose des prises qu'il pourra faire, de les amener en ce port ou autre de France, de nous remettre tous les papiers dont elles se trouveront saisies; de quoy nous luy avons donné acte; et en conséquence se sont présentés par devant nous le sieur Nicolas Vandervalde et le sieur Hendrick Struve, lesquels se sont soumis et soumettent sçavoir ledit sieur Vandervalde pour caution dudit Rouvroy pour ladite somme de quinze mille livres, et ledit sieur Struve pour certificat dudit sieur Vandervalde, s'obligeans solidairement l'un pour l'autre, de laquelle soumission nous luy avons donné acte, et comme aussy de ce que ledit capitaine Rouvroy a déclaré que ledit sieur Vandervalde est dépositaire de son armement, en la maison duquel il a esleu son domicile pour y être fait sous actes et exploits nécessaires, tant pour luy que pour son équipage, et acte de ce que ledit sieur Vandervalde déclare accepter ladite charge de dépositaire, et ont signé: Potier de La Hestroy, Lamotte Costé, N. Van dervaelde, Jan Rœvroy, Hendryck Struve.
— Arch. Nat., *Marine*, C⁴ 259 f. 31.

IV

BILLET DE RANÇON

Nous soussignés..... commandant le vaisseau le... de..... et..... maître du vaisseau..... le..... sommes convenus de ce qui suit : c'est à sçavoir que moy.... reconnois avoir rançonné ledit vaisseau le..... appartenant à bourgeois de..... du port de..... le.... du présent mois de..... l'année..... à la hauteur de....., allant de..... à..... sous pavillon de.... et passeport..... chargé de..... pour le compte de..... bourgeois de..... Lequel vaisseau je suis

convenu de rançonner moyennant la somme de..... pour laquelle j'ay remis ledit vaisseau en liberté pour aller au port de..... où il sera tenu de se rendre dans le temps et espace de..... Après l'expiration duquel temps le présent traité ne pourra le garantir d'estre arrêté par un autre armateur, pour seureté de laquelle rançon j'ay receu en otage..... sur ledit vaisseau, priant tous amis et alliés de laisser seurement et librement passer ledit vaisseau le.... pour aller audit port de..... sans souffrir qu'il luy soit fait pendant ledit temps et sur ladite route aucun trouble ou empeschement.

Et moy..... tant en mon nom qu'en celui desdits..... propriétaires dudit vaisseau et des marchandises, me suis volontairement soumis au paiement de ladite rançon de..... pour seureté de laquelle j'ay donné ledit..... en ostage, promettant de ne point contrevenir aux conditions du présent traité, dont chacun de nous a retenu un double que nous avons signé avec ledit..... receu pour ostage. Fait à bord du vaisseau le..... le..... de l'année..... — Arch. Nat., *Marine*, C⁴ 269 f. 159.

V

ÉCROU DE L'OTAGE D'UNE RANÇON

L'an mil six cents quatre-vingt-dix et le neufviesme janvier à la requeste de M. le Procureur du Roy. je, Louis Du Bort, sergent royal résidant et immatriculé en l'Amirauté de cette ville de Dunkerque, sousigné, certiffie avoir mis et constitué prisonnier es prison de cette ville le nommé Cornille Janssen, me du navire nommé le *Moulin-à-Moutarde*, rançonné par le capitaine Jean Bart, commandant la frégate du Roy le *Lion* (*l'Alcyon*), pour la somme de

mil livres argent d'Hollande, lequel j'ay laissé à la garde du geôlier, lui faisant deffenses de le laisser sortir, jusqu'à tant que par justice en soit ordonné, à peine d'en respondre en son propre et privé nom. L'an et jour que dessus. S. Du Bort ». — Arch. Com. Dunk., 209, I, 45.

VI

ARRÊT DE CONFISCATION

Veü par le Roy estant en son Conseil la procédure des officiers de l'Admirauté de Dunkerque sur la prise (ou la rançon) du vaisseau le *Pigeon Blanc* contenant le rapport du 24 avril 1694 du capitaine Ferdinand Danenbergh, portant que..... et remis aux officiers de ladite Admirauté, veü 99 pièces de ladite prise le *Pigeon Blanc*, procès-verbal dudit jour 24 avril 1694 de transport desdits officiers sur ladite prise, contenant l'apposition de scellés sur..... avec établissement de gardien ; interrogatoire presté le 26 avril 1694 pardevant lesdits officiers par..... (le maître et plusieurs hommes) ; les pièces trouvées à bord dudit vaisseau consistant en..... (passeports, connaissements, etc.) ; sentence rendue par lesdits officiers de ladite Admirauté de Dunkerque le 19 mai 1694 portant renvoi de ladite procédure et instruction de ladite prise au Conseil pour y être par Sa Majesté statué ce qu'il luy plairoit..... (requêtes, etc..., procédures) le tout considéré, Sa Majesté étant en ses Conseils a déclaré et déclare ledit vaisseau le *Pigeon Blanc* ensemble les marchandises de son chargement de bonne prise, acquis et confisqué au profit des armateurs de la frégate le *Sauvage* ; en conséquence ordonne que le tout sera vendu et le prix en provenant à eux remis, à la réserve du 10^e appartenant au sieur Comte de Toulouse, amiral de France,

qui sera délivré au receveur de ses droits et qu'à la délivrance les gardiens et dépositaires seront contraints par corps ; enjoint aux officiers de l'admirauté de Dunkerque de tenir la main à l'exécution du présent arrest. Fait au Conseil d'Etat du Roy, Sa Majesté y estant, tenu à Versailles le 19 novembre 1694. Signé Phelyppeaux. Commission de la Grande Chancellerie du 19 novembre 1694 et de notre règne le 52^e, signé Louis, et plus bas : Par le Roy, Phelypeaux. — Arch. Nat., *Marine*, C^s 259 f. 55.

VII

ARRÊT DE MAINLEVÉE

Sa Majesté étant en son Conseil a fait et fait pleine et entière mainlevée dudit bâtiment, ensemble des marchandises de son chargement ; ordonne que le tout sera remis aux propriétaires ou à ceux qui seront chargez de leur pouvoir pour en disposer ainsi que bon leur semblera par le sequestre, à quoy faire il sera contraint par corps, ce faisant il en demeurera bien valablement déchargé ; enjoint aux officiers, etc.... — *Ibid.*, f. 213.

VIII

ACTE D'ENGAGEMENT DES ÉQUIPAGES

Nous soussignés, officiers Majors et Mariniers, Matelots, Volontaires, Novices, et Mousses, déclarons et reconnaissons par ces présentes, Nous être engagés avec le capitaine... commandant le Navire... Le... de... ou à tel autre officier qui pourroit être commis à le commander en son lieu et place, dont M... est armateur et dépositaire pour faire la

COURSE SUR LES ENNEMIS DE L'ÉTAT, pendant.... complets et effectifs en mer, hors des Ports et Rades, tellement que le tems qui sera employé dans des relâches réputées forcées, telles que chasse d'Ennemis, voye d'eau, tempêtes, gros tems et autres accidens imprévus; celui employé à se réparer, espalmer et ravitailler, soit dans les Ports. Rivières ou Rades, ne sera point sensé ni compté jours de course.

Mais à l'égard des relâches réputées volontaires, soit pour conduire des prises, reprendre les Equipages, ou pour recevoir de nouveaux ordres des armateurs, toutes ces relâches volontaires n'excéderont point le nombre de.... jours; passé lequel tems, les autres jours seront comptés jours de course.

Dans le cas qu'il y auroit impossibilité de faire notre retour en ce Port vers les derniers jours ou à la fin du tems même cy-dessus stipulé, soit par vents contraires, chasse d'Ennemis, ou par toutes autres circonstances imprévues, Nous nous soumettons de continuer la course au gré de notre capitaine, jusqu'à ce qu'il ne rencontre plus d'obstacles à notre retour, pour lequel excédent ou supplément de tems et service de Course, il nous sera payé sitôt le désarmement fait dudit navire, pour gages ou avances, à proportion de ceux que nous aurons reçus pour la course complete.

Nous aurons, comme de tout tems, le tiers du produit net de toutes les prises et rançons que nous pourrons faire avec ledit navire indépendamment du pluntrage ou butin ordinaire : et quant à toutes les autres conditions non stipulées au présent engagement, les anciens usages suivis en ce port en fait de Course feront notre règle.

Promettons d'obéir aux ordres qui nous seront donnés par le capitaine et officiers dudit navire, sous les peines portées par les ordonnances du Roy.

Nous reconnaissons avoir reçu pour suravances les

sommes portées par nos quittances particulières, qui nous seront retenues sur ce qui nous reviendra de nos parts de prises. Le présent engagement nous ayant été lu et relu par nos Officiers, nous l'avons signé de bonne foi.

A Dunkerque ce..... — Arch. Com. Dunk., 202, liasse.

IX

LETTRE DE MARQUE HOLLANDAISE

Les Etats Généraux des Pays Bas Unis, comme il plaît aux Roys de France et d'Espagne de faire des hostilités à l'estat des Pays Bas Unis sans aucunes causes ou raisons, d'ordonner à leurs sujets d'attaquer et nuire par tout comme ennemis les Bons Inhabitants de ce pays sy est-il que nous estant par la nécessitez d'user de tous moyens pour avoir réparation des dommages déjà faits à nos Bons Inhabitants ensemble pour prévenir à plusieurs autres, avons déclaré à ces fins la guerre aux Roys avecq charge et commandement tant à nos sujets qu'officiers et soldats estant à notre service de traitter en ennemis les sujets desdit Roys de France et d'Espagne et autres, estant à leur service et sous leur obéissance, et leur faire tous torts et dommages, et par Mathieu de Grave marchand demeurant à Flessingue estant armé un vaisseau de guerre et estant nécessaire d'y estre commis une personne fidelle, capable et bien expérimentée pour le commander comme capitaine, aux fins de quoy nous a esté recommandé la personne d'André Myster avecq réquisition de le pourvoir de nostre commission à ce nécessaire faisons scavoir que cela a esté pour nous pris en deüe considération comme tendant à défence d'ultérieur malheur et à la prospérité du commerce et

navigations de ces pays, et estants informez de la capacité et de bravour dudit André Myster, l'avons commis comme nous le commetons par ces présentes capitaine dudit vaisseau avecq charge et autorité de pourvoir ledit vaisseau de tels officiers et matelots que bon luy semblera, et sera ordonné que partout par rétorsion il pourra attaquer et prendre tous vaisseaux tant de guerre qu'en course et en marchandise et les effets chargez en iceux appartenants sous la jurisdiction desdits Roys de France et d'Espagne ou autres ennemis de l'Etat des Pays Bas Unis, exceptez seulement ceux qui suivent le quatorzième article de la paix de Riswicq s'en retourneront en France ou de là ou ailleurs sortants ou entrants à leur adresse sans distinction des lieux tant en Europe que dehors, bien entendu que sous prétexte des présentes il n'endommagera aucuns marchands ou Inhabitants desdits Pays Bas Unis ny bons amis d'iceux ou ceux avecq lesquels ils sont en bonne alliance ou neutralité, aux fins de quoy ledit capitaine sera tenu de se régler conformément à l'ordonnance dont communication luy sera donné comme aussy délivrer bien et deurement tous butins et prises qu'il pourra faire entre les mains des collèges de l'Admirauté sous la jurisdiction desquels il sera sorty pour par iceux estre prise connoissance légitime de la vallidité d'icelles et en est fait duement répartition suivant l'ordonnance sur ce faite ou à faire, et en outre de donner caution pardevant les conseillers d'où le vaisseau navigue ensemble de tenir un journal pertinent de son voyage, et quand il sera entré le délivrer audit college, par dessus quoy luy et ses officiers ameneront avec eux dans lesdits Pays Bas le capitaine premier maistre et premiers marchands ou quelques autres des officiers de tous les vaisseaux dont il se rendra le maistre, à moins qu'il n'eut trouvé les vaisseaux à la dérive sans équipage mais

si par la suite on eut trouvé qu'il eut chassé lesdits officiers hors de leurs vaisseaux on les eut mis ailleurs à terre, en ce cas tant les dits officiers que ledit capitaine seront punis arbitrairement et mesme de la mort suivant l'exigence du cas sans aucune rémission sur tout quoy en outre il sera tenu de prêter duement le serment de fidélité aux respectifs colleges de l'Admirauté. En conséquence requérons tous Roys, républiques, potentats et autres personnes de quel estat, dignité, office et condition ils peuvent estre, de vouloir reconnoitre ledit André Myster pour nostre capitaine aux fins que dessus, et en conséquence luy faire toutes faveur et assistance que nous récompenserons et reconnoissons vers un chacun suivant sa grandeur, estat et qualité, ordonnons et commandons bien expressément à tous Lieutenants généraux, vice-amiraux, capitaines et tous autres estant au service desdits Pays Bas Unis et sous nostre obéissance, de prendre et reconnoistre ledit *André Myster* pour nostre capitaine et lui donner toute ayde et assistance dans l'accomplissement de sa charge. Ainsy fait à l'Assemblée desdits Seigneurs Etats Généraux dans La Haye, le... 18 juin 1703. Signé: Du Tour, et plus bas, par ordonnance desdits Etats Généraux, signé : J. Jagel, et scellé. — Arch. Greffe Trib. Com. Dunk., pièce non cotée. Ce texte est la traduction faite par le traducteur-juré de l'Amirauté de Dunkerque.

X

LETTRE DE MER HOLLANDAISE

Aux Sérénissimes, très illustres illustres, très puissants puissants, hauts et bien nez, très nobles, honorables, estima-

bles, sages et prudents seigneurs, Empereurs, Roys, Républiques, princes, Duçs, comtes, Barons, seigneurs bourgmaistres, Eschevins, Conseillers, ensemble juges justiciers et Régents de toutes bonnes villes et places, tant ecclésiastiques que séculières, qui ces présentes lettres verront ou lire orront, Nous, Bourgmaistre et Régents de la Ville d'Amsterdam faisons scavoir que Floris Claesse, maistre de navires de Amsterdam, comparant devant nous, a déclaré par serment solonnel que le vaisseau nommé *l'Annonciation et Marije* du port d'environ soixante cinq lests, dont il est le maistre maintenant appartient aux Inhabitants des Provinces Unies, ainsy que Dieu le tout puissant le vouloit ayder, et comme volontièrement nous verrions ledit maistre aydé et avancé dans ses justes affaires, nous requiérons tous les sus-dits et chacun d'eux en particulier où ledit maistre avecq son navire et marchandises chargées en iceluy arrivera, qu'il leur plaise recevoir bénignement et duement traiter ledit maistre, le souffrant sur les droits et péages ordinaires en passant et traversant leurs ports, rivières et juridictions, naviguer et fréquenter pour faire son négoce, là et où il trouvera convenir, ce que volontièrement nous recognoistrons. En foy de quoy nous avons apposé le sceau de cette Ville, le deux novembre anno 1703, signé : J. Hees, et scellé à costé par ordonnance des hauts et puissants Seigneurs Etats Généraux des Provinces Unies des Pays-Bas. Signé : F. Fagel. — Ibid.

XI

LETTRE DE SANTÉ HOLLANDAISE

Nos, consules et senatores civitatis Amstelodami, notum facimus et attestamus omnibus et singulis quorum inte-

rest, nobis nomine indicatus esse, dictum navarchum nave sua, cui Annonciatio Marie nomen, circiter sexaginta lastarum capace, frumento anusta, Vianam suum iter instituisse, eumque cum 11 nautis proprediem hunc reladaturum, neantum predictus navarchus cum nave sua ob aliquem contagiosi morbi suspicionem, appulsi dicti loci prohibeatur, litteras hasce sanitatis, ut vocant eidem, confici fecimus declarantes hisce presentibus bonam divina annuente gratia, hic apud nos aeris esse temperiem nec pestem, nec alicujus civitatis contagii, labem, grassari, in quarum fidem sigillum hujus civitatis presentibus impressimis ac secretario nostro subscribendas dedimus, Die 2 novembre anno Christiano 1703. Signé : HEES. — Ibid.

XII

OFFICIERS-MAJORS DES ESCADRES

DE

JEAN BART

—

JUN 1691

- L'Alcyon* Bart, capitaine de vaisseau, commandant l'escadre.
 D'Aulnay-d'Illiers, lieutenant.
 Dhaene, capitaine de brûlot.
 Chev. de Vezins, enseigne.
- Le Comte* Chev. de Forbin, capitaine de vaisseau.
 De Tersac-Saujon, lieutenant.
 Baron Dacy, lieutenant en second.
 De l'Aube, enseigne,
 De Montrozier, enseigne.

- L'Hercule* Languillet, capitaine de frégate légère.
Drouart, lieutenant.
Descognées, enseigne.
De Marsac, enseigne en second.
- Les Jeux* De Montségur, capitaine de frégate légère.
X..., servant de lieutenant.
X..., servant d'enseigne.
- Le Tigre* De Maisonnette, lieutenant de vaisseau,
capitaine.
D'Espinville, enseigne servant de lieutenant.
Jamain, enseigne.
- L'Aurore* Chev. de Montault, lieutenant de vaisseau,
capitaine.
Godemart, enseigne servant de lieutenant.
De Bercy, enseigne.
- La Railleuse* Jolibertgray, capitaine de brûlot.
X..., servant de lieutenant.
- La Sorcière* Rey, capitaine de brûlot.
brûlot.

AOÛT 1692

- Le Comte* Bart, capitaine de vaisseau, commandant
l'escadre.
De Siglas, lieutenant.
Théroulde de Bellefosse, enseigne.
De Chemiré, enseigne.
Berlemont, officier flamand.
Bart fils, garde-marine servant d'enseigne.
- L'Alcyon* Chev. de Saint-Clair, capitaine.
D'Aulnay d'Illiers, lieutenant.
De La Marc Rougemont, enseigne.
Chev. de Fontenaz, enseigne en second.

- L'Hercule* De Maisonnette, lieutenant de vaisseau,
capitaine.
Du Bocage, lieutenant de frégate légère,
servant d'enseigne.
De Joncour, enseigne.
Delille, garde marine servant d'enseigne.
Louis Bommelaer, officier flamand.
- Le Tigre* Perrier, lieutenant de port, capitaine.
Du Conseil, enseigne servant de lieutenant.
De Goujon, enseigne.*
D'Herbault de Chartigny, enseigne en
second.
Delaunay, garde marine servant d'ensei-
gne.

MARS 1693

- L'Alcyon* Bart, capitaine.
De Maisonnette, lieutenant.
D'Aulnay d'Illiers, lieutenant en second.
Chev. de Ferrière, enseigne.
De La Marc Rougemont, enseigne en
second.
Theroulde de Bellefosse, autre enseigne.
De La Bergerie, —
De Merval, —
- L'Hercule* Chev. de Saint-Clair, capitaine.
De La Roque, capitaine de frégate légère.
De Siglas, lieutenant.
Du Conseil, enseigne servant de lieute-
nant.
De Goujon, enseigne.
Deschappelles, enseigne en second.
De Bautru Chevelles, autre enseigne.

- La *Vedette*.... Godemart, enseigne de vaisseau.
 L'*Emeraude* .. Jamain, —
 La *Prompte* .. De Beaujeu, —
 La *Flèche*..... De Gaud, —
 La *Trompette*. Lambert, sous-lieutenant d'artillerie.
 La *Commode*.. De Launay, lieutenant de frégate.
 La *Volage*.... Jooris Van Crombrugge, —
 La *Farouche*.. Domain, —
 La *Biche*..... Dumesnil de Chamblaye, aide d'artillerie.
 La *Choquante*. Deyga, sous-brigadier des gardes de Rochefort.
 La *Fine*..... De Cleyrac, sous-brigadier des gardes de Rochefort.
 La *Rusée*..... Monasse.

MAI 1694

- Le *Maure*..... Bart, capitaine, commandant l'escadre.
 De Sève, capitaine de frégate légère.
 De Court de La Bruyère, lieutenant de vaisseau et capitaine de compagnie.
 De Fontenay, lieutenant en second.
 Du Conseil, enseigne.
 De Bouchault, enseigne en second, et lieutenant de La Bruyère.
 De La Bergerie, enseigne.
 Jooris Van Crombrugge, lieutenant de frégate légère.
 Bart, garde marine.
- Le *Fortuné*... De La Peaudière, capitaine.
 De La Floutière, lieutenant de vaisseau.
 Dhaene, capitaine de brûlot.
 D'Osmont, enseigne de vaisseau, et lieutenant de Fricambault.

- Le Fortuné* D'Arneuse, enseigne en second, et lieutenant de Fricambault.
De Ravenel, enseigne de vaisseau, et lieutenant du chev. de Fontenay.
- Le Gersey* De Pontac, capitaine.
De Villemarceau, lieutenant.
Théroulde de Bellefosse, enseigne.
Chev. de Gabaret, enseigne en second.
De Barailh, enseigne, et enseigne de Dufretoy.
Dailly de Saint-Vidal, enseigne ayant soin du détachement de Damesnil-Roland.
- Le Comte* D'Oroigne, capitaine.
De Tersac-Saujon, lieutenant.
De Bercy, enseigne, et lieutenant de Clanleu.
Du Moulin Henriette, enseigne en second ayant soin des soldats des compagnies de Camilly, Clanleu, Joncoux et de Moyencourt.
De Boisguignen, enseigne ayant soin du détachement de la compagnie de Vence.
- Le Mignon* Chev. de Saint-Pol-Hécourt, capitaine.
Chev. de Marcilly, lieutenant.
De Maisongne de La Sablière, enseigne de vaisseau, et enseigne de La Bruyère.
De Bery, enseigne en second, et lieutenant de Pontmarrois.
De Chassefer, lieutenant de frégate légère, et enseigne de Bouvraye.
- L'Adroit* De Salaberry de Benneville, capitaine de frégate légère.

L'Adroit De Fricambault, lieutenant de vaisseau et capitaine de compagnie.
 De Bresme, enseigne.
 De Montalembert, enseigne en second.
 De Gourcuf, enseigne.

MARS 1696.

Le Maure Bart, capitaine.
 Chev. de Luines, capitaine en second.
 De La Peydière, lieutenant de vaisseau, capitaine de compagnie.
 Du Conseil, lieutenant en second.
 Bart, autre lieutenant.
 De La Thomelle, enseigne.
 Chev. de La Peydière, enseigne en second et lieutenant de la compagnie de La Peydière.
 De Busca, autre enseigne.
 D'Estappes, garde-marine.
 Van Crombrughe.

Le Gersey D'Oroigne, capitaine.
 Boschard de Sarron, capitaine de frégate.
 Chev. de Sigongne, lieutenant de vaisseau.
 Chev. de Fercourt, lieutenant en second et capitaine de compagnie.
 Theroulde de Bellefosse, enseigne.
 Dailly de Saint-Vidal, enseigne en second.
L'Adroit Hurault de La Villeluisant, capitaine.
 Vicomte de La Rongère, lieutenant de vaisseau, capitaine de compagnie.
 De Beaujeu, lieutenant en second.

- L'Adroit* D'Osmont, enseigne de vaisseau et lieutenant de La Rongère.
Vaillant, lieutenant de frégate.
- Le Mignon* Chev. de Saint-Pol-Hécourt, capitaine.
Marquis du Rivau, capitaine de frégate.
Chev. de Thiersanville, lieutenant de vaisseau et capitaine de compagnie.
De Nogent, lieutenant en second.
De Bellemane, enseigne de vaisseau.
De Gourcuf, enseigne en second.
- L'Alcyon* Chev. de Saint-Pierre, capitaine.
Chev. de Cargrez de Tracy, capitaine en second.
De Rochemaure-Soulorgue, lieutenant.
De Polastron, lieutenant en second, capitaine de compagnie.
De Ruyter, enseigne de vaisseau et de la compagnie de Pontmarrois.
Domain, lieutenant de frégate.
- Le Comte* De Salaberry de Benneville, capitaine.
De Saint-Villiers, lieutenant.
De Bresme, lieutenant en second.
Desbordes de Thianges, enseigne de vaisseau et de la compagnie.
De La Chesnaux.
De Barailh, enseigne en second et lieutenant de Fercourt.
- Le Milford* De Court de La Bruyère, capitaine.
De Vieuxchamps, lieutenant.
De Gabaret de Lamotte, capitaine de brûlot.
D'Haire, enseigne de vaisseau et de La Peydière.

- Le *Milford* . . . Du Touchet, enseigne en second.
 Le *Tigre*, brûlot De La Pomarède, capitaine de brûlot.
 Commissaire : Vergier.

MAI 1697

- Le *Maure* Le chevalier Bart, chef d'escadre.
 Le *Stadenlande* D'Oroigne, capitaine de vaisseau.
 Le *Mignon* De La Turgis, capitaine.
 Le *Gersey* De Saint-Pol-Hécourt, capitaine.
 Le *Comte* Le chevalier de Saint-Pierre, capitaine.
 Le *Milford* Le comte de Ferrière, capitaine.
 L'*Alcyon* De Court de La Bruyère, capitaine.
 L'*Adroit* De Salaberry de Benneville, capitaine,
 (chev. de Marège, capitaine de frégate,
 en septembre).
 Les *Jeux* De Bussy, capitaine de vaisseau.
 Le *Tigre*, brûlot Cochart, capitaine de brûlot.

CAPITAINES DE MER DE DUNKERQUE

Cette liste est établie sur les mêmes bases que celle du premier volume de cet ouvrage, à laquelle elle fait suite.

On la complétera en se reportant aux listes d'états-majors des escadres de Jean Bart, données précédemment en Annexe.

On n'a pas répété ici les indications de navires figurant déjà dans le texte, auquel renvoient les numéros des pages.

Pour les Dunkerquois qui ont navigué de Boulogne ou qui y ont relâché, voir la liste de capitaines à la fin de notre volume *les Corsaires*, Paris, 1908, in-8, p. 323.

ALBERT, du roi, la *Mignonne* (1675), l'*Embuscade* (1684), pp. 116, 149, 150, 160, 178-180, 193, 393.

ALBERTSEN Jacob, la *Licorne*, 150 t., de la Cie des Indes occidentales (1670).

ALLEN Robert, le *Saint-François-de-Paule*, 20 t. (1689), p. 297.

AMBLIMONT d', du roi, pp. 160-162, 192-194, 198.

ANDRÉ Jean, le *Comte-de-Lomont*, 40 t., 6 c., 35 h. (1696).

ANFREVILLE, marquis d', du roi, pp. 198-199.

ARCHEVILLE (d'), du roi, p. 172.

ARMANVILLE (d'), du roi, la *Fidèle* (1673), p. 56.

ARMORIA Bartolomeo, la *Fortune*, 50 t., 4 c., 8 p., 50 h. (1695).

AUDIBERT Pierre, de Calais, la *Perle*, 6 c., 4 p., 50 h. (1694).

AULNAY d'ILLIERS, chevalier d', du roi, pp. 323-324.

AVIS Pierre, de Saint-Malo, le *Bouc* (1676).

BACKER Jean, le *Levreau* (1667), p. 42.

BAETEMAN Charles, la *Judic* (1694), le *Lambety*, 30 t., 4 c., 4 p., 40 h., 5 m. (1696), pp. 304, 307, 308, 311.

BAETEMAN Nicolas, la *Fantaisie* (1693), la *Superbe*, 80 t., 14 c., 80 h., 10 m. (1695-1696), la *Bienvenue*, 30 t., 10 c., 4 p., 50 h., 4 m. (1696), le *Saint-Eloi*, 120 t., 24 c., 6 p., 140 h., 17 m. (1697), pp. 317, 385, 388, 389.

BAMBEQUE François, la *Reine d'Espagne*, 25 t. (695), les *Deux-Frères Guillaume-et-Jean*, 38 t. (1695).

BAMESON Jean, basque, le *Prince* (1694), p. 381.

- BANOU (de), du roi, la *Mignonne*, 50 t. (1698).
- BARENTSEN LAURENS, la *Royale*, (1676).
- BARRAILH (de), du roi, pp. 323-325.
- BART (famille de ce nom), pp. 120-126, 127 note, 421, 429, 452.
- BART, tué en combattant, 27 août 1652, p. 125.
- BART André, pp. 212, 379, 402, 403, 426-428.
- BART Antoine (1563-1572), pp. 121-122.
- BART Cornil, père de Jean Bart, pp. 124-125.
- BART Cornil, frère de Jean B., p. 422.
- BART François-Cornil, lieutenant de vaisseau, fils de Jean B., pp. 6, 158, 264-265, 446.
- BART Gaspard (1622-1639), mort de ses blessures, p. 123.
- BART Gaspard, frère de Jean B., pp. 212, 213, 214, 222-223, 304, 376, 385, 388, 422, 425, 426.
- BART Jacob (1664), pp. 26, 126.
- BART Jacques, frère de Jean B., pp. 152, 153, 280, 316, 422, 425.
- BART JEAN.
- BART Jean, le Vieux (1519-1565), pp. 120, 121.
- BART Jean (1600-1631), pp. 122, 123.
- BART Michel (1644), mort de ses blessures, p. 124.
- BART Pierre, l'aîné, pp. 65, 174, 388, 389, 427-430.
- BART Pierre, le jeune, p. 430.
- BASSERIE Arnoul, le *Nécessaire*, 60 t., 10 c., 2 p., 80 h. (1695-1696).
- BASTARD Joseph, la *Sainte-Anne* (1676).
- BATTEREY Jacob, l'*Entrepreneante* (1678), la *Fortune* (1679), le *Brave*, 120 t. (1688), le *Dragon-Vert*, 50 t., 6 c. (1689), la *Revanche*, 100 t. (1690-1691), la *Friponne* (1692), pp. 402-427.
- BATTEREY Thomas (1693).
- BEAUBRIANT L'EVESQUE, de Saint-Malo, le *Fortuné* (1695).
- BEAUJEU, chevalier de, du roi, p. 450.
- BEAUJEU (de), chef d'escadre du roi, pp. 178, 224, 237, 393.
- BEAUMANOIR (de), du roi, la *Pouponne* (1673), p. 56.
- BEAUPRÉ (de), du roi, p. 381.
- BEAUREGARD (de), du roi, la *Ferne* (1673), p. 56.
- BEAUSSET Jean, la *Provinciale* (1672).
- BECQUET Jean, le *Prince*, 40 t. (1694).
- BEGHEM Martin, la *Subtile*, 15 t. (1695).
- BELLEVILLE de, du roi, la *Rusée* (1690).
- BÉLOGUE Martin, l'*Espérance*, 80 t. (1669).
- BERLEMONT Adrien, le *Saint-Jacques* (1689-1690), l'*Entrepreneante* (1691-1692), la *Revanche*, 70 t., 12 c., 4 p., 50 h., la *Bienaimée*, de Calais, 30 t., 6 c. (1696), pp. 213, 231, 384.
- BERNARD Cornil, la *Marguerite*, 2 c. (1696), p. 428.
- BÉTHUNE, chevalier de, du roi, pp. 60, 84, 86, 156.

- BETTEN Jacob, le *Renard*, la *Superbe*, 80 t., 14 c., 80 h. (1694), le *Comte-de-Toulouse*, 150 t., 22 c., 150 h., (1695-1697), pp. 316, 380, 424.
- BEYRENS LAURENS, le *Saint-Jean-Baptiste*, 50 t. (1676).
- BLANCKEMAN Jean, le *Saint-François-de-Salle*, 40 t. (1675), le *Dauphin*, 35 t. (1676), les *Armes-de-Dunkerque*, 130 t. (1688), le *Roi-David*, 60 t. (1690), le *Renard* (1692), la *Levrette*, la *Friponne*, 100 t. 10 c., 62 h., 10 m. (1693), pp. 212, 414.
- BLANCKINKER Jean, le *Saint-Jean*, 30 t., 2 c., 4 p. (1696).
- BLANCKINKER Pierre, la *Sainte-Catherine*, 16 t. (1688), p. 380.
- BLÉNAC, marquis de, du roi, p. 446
- BLOC Nicolas, l'*Union*, 400 t. (1683).
- BLOQUEL Gédéon, de Calais (1696).
- BOMMELAER Cornil, le *Saint-Louis*, 100 t. (1689).
- BOMMELAER François, l'*Eléphant*, 300 t., 20 c. (1690), la *Notre-Dame-de-Lombardie*, 300 t. (1692).
- BOMMELAER Gaspard, les *Trois-Fleurs-de-Lys*, 220 t. (1688), l'*Entreprenante* (1693), le *Creukel-couronné*, la *Paix* (1694).
- BOMMELAER Josse, le *Saint-François-de-Paule*, 20 t. (1674), p. 54.
- BOMMELAER LOUIS, la *Liberté-de-Nantes*, 200 t. (1687-1688), le *Saint-Louis*, 100 t., 8 c. (1689), la barque-longue du roi, la *Rusée* (1693), l'*Aurore*, le *Tigre*, la *Rusée*, la *Palme-couronnée*, 100 t., 12 c., 80 h. (1693-1695). Tué à l'ennemi le 28 juin 1695, pp. 148, 225, 231, 380, 423.
- BOMMELAER René, la *Bonne-Aventure* (1693-1694).
- BOOM Augustin, la *Sainte-Anne*, 20 t. (1683).
- BOSQUET Servan, de Saint-Malo, la *Précieuse*, 200 t., 14 c. (1693).
- BOSSEMAN Michel, l'*Industrie*, 4 t., le *Saint-François-de-Paule*, 30 t. (1675).
- BOURBON Jean, l'*Entreprenante*, 35 t. (1673).
- BOURBON Louis, le *Saint-Jean*, 3 t. (1675).
- BOUTAY Jean-Clément, le *Clément*, 60 t., 18 c. (1680).
- BOUVEREN Jean, la *Baleine*, 5 t. (1684), le *Lévrier*, 60 t. (1688-1689), la *Marie-Madeleine* (1689-1690), l'*Intrépide* (1690), la *Pétronille* (1693-1694), la *Gaie-Compagnie*, 4 t., 14 h., la *Bergère*, 30 t., 3 c., 2 p., 25 h. (1696), p. 388.
- BOUVIÈRE (1689).
- BOUWENS Willem, le *Saint-Mathieu*, 20 t. (1675), la *Sainte-Marie*, 40 t. (1676-1678), p. 429.
- BRAUWER Jean de, le *Griffon*, 35 t. (1688-1689), le *Conquérant*, 25 t. (1689), le *Conquérant*, 120 t., le *Comte-de-Tourville*, 50 t., 6 c. (1690),

- la *Royale*, le *Morien* (1693), les *Jeux*, 250 t., 30 c., 198 h. (1694), le *Morien*, 60 t., 14 c., 120 h. (1696), pp. 26, 204, 371.
- BRÉMANT, du roi, la *Maligne* (1666), pp. 36, 60, 84, 86.
- BRIS (1689).
- BROU (1695).
- BROUWER Martin, la *N.-D.-de-Foi* (1675).
- BRUNET François, l'*Alouette*, 30 t. (1683).
- BRUSSIN Jacques, la *Subtile*, 60 t. (1688), la *Concorde*, 200 t., 20 c. (1688), le *Prothée*, 230 t., 20 c. (1696), p. 400.
- BRUSSIN Jean, la *Ville-de-Blois*, 40 t. (1583), le *Saint-Joseph*, 10 t. (1684), le *Saint-Bernard*, 250 t. (1685), le *Prothée* (1693), le *Pontchartrain*, 400 t., 40 c., 6 p., 320 h. (1696-1697), pp. 148, 160, 390.
- BRYAN André, Irlandais, la *Princesse-de-Conti*, 60 t., 10 c., 65 h. (1695-1696), la *Complaisante*, 80 t., 8 c., 6 p., 64 h. (1696), pp. 297, 317, 389, 402.
- BUDDAERT Jean, le *Bienvenu*, 30 t., 4 c., 44 h. (1695-1696), les *Deux-Frères*, 25 t., 6 c., 6 p., 51 h. (1696).
- BULTINCK Jacques, le *Saint-Jacob* (1666), p. 42.
- BUSSY comte de, du roi, p. 446.
- CABAUTS Jean (1678).
- CACHELEU Mathieu, de Calais, le *Saint-Nicolas*, 25 t. (1688).
- CAMBERLIN, le *César-Nicolas-le-Grand* (1672).
- CAMOIN Michel, le *Saint-Joseph*, 20 t. (1689).
- CANY Antoine, la *Dragonne*, 200 t., 14 c., 100 h. (1695-1696), p. 414.
- CAREL Guillaume, l'*Industrie*, 30 t. (1693).
- CARPENTIER Alexandre, le *Dauphin* (1693), les *Deux-Frères*, 40 t., 6 c., 4 p., 46 h. (1694-1695), l'*Aventure*, 80 t., 12 c., 79 h. (1696), l'*Europe*, 16 c., 4 p., 106 h. (1697), p. 317.
- CASEMAN Emmanuel, le *Dragon* (1689), la *Trompeuse*, la *Sainte-Barbe*, 50 t., 8 c. (1690), la *N.-D.-de-Lombardie*, 200 t., le *Chevalier-Galant* (1691), le *Phénix* (1693), p. 388.
- CASGRAEF Jean, la *Fidèle*, 50 t., 8 c., 50 h. (1694-1695).
- CASTIER Jean, le *Postillon*, 30 t. (1678), le *Saint-Jean*, 80 t. (1680), le *Brave* (1689), la *Sainte-Claire*, 30 t., 6 c., l'*H rondelle*, 25 t., 6 c., la *Bonne-Espérance*, 30 t., 6 c., la *Licorne*, 60 t., 6 c. (1690-1691), le *Bien-Aimé* (1693), la *Sirène*, 180 t., 22 c., 140 h. (1694), pp. 148, 174, 378, 384.
- CASTIER Marc, le *Saint-Pierre*, 25 t. (1695).
- CATEYMAN, la *Querelleuse* (1674).
- CHAMPMARTIN, du roi (1672), p. 73.
- CHATEAURENAULT, marquis de, du roi, pp. 290, 291.
- CHRÉTIEN Jacques, la *Palme*, 110 t., 18 c. (1679).

- CHRÉTIEN Jean, la *Sainte-Anne* (1689).
- CLAISSEN Cornil, la *Fortune*, 60 t. (1668).
- CLAISSEN Mathieu, la *Licorne*, 50 t., 8 c. (1690-1691).
- CLAISSEN Philippe, le *Saint-Pierre*, 180 t. (1693).
- CLAREBOUT Thomas, la *N.-D.-de-Bon-Secours*, 40 t. (1690).
- CLERC Jacques de, le *Saint-François-de-Paule*, 9 c. (1666-1667), le *Lévrier*, 80 t. (1668), pp. 42, 44.
- COEPEN Pierre de, le *Coureur*, 6 c. (1689).
- COFFYN Jacob, la *N.-D.-de-Lombardie*, 16 t. (1689), p. 297.
- COFFYN JEAN, la *Rieuse* (1678), la *Foudre-de-Dunkerque*, 30 t. (1688), l'*Hirondelle*, 20 t., le *Saint-Antoine-de-Padoue*, 25 t. (1689-1690), l'*Industrieuse*, l'*Audacieuse* (1693), la *Revanche* (1694), p. 297.
- COFFYN Olivier, le *Saint-Pierre*, 35 t. (1672 et 1675), le *Laurier*, 45 t. (1676).
- COINET SIMON (1666), de Calais, p. 42.
- CONTANT Josse, la *Pouponne*, 40 t. (1674), la *Sainte-Barbe*, 65 t. (1675), la *Saint-François-de-Paule*, 15 t. (1670), la *Palme*, le *Comte-de-Vermandois* (1677-1678), le *Saint-François*, 20 t. (1680), le *Saint-François-de-Paule*, 35 t. (1683), pp. 152, 153, 160.
- COOTS Gaspard, la *Fortune*, 70 t. (1688).
- COPMAN Nicolas, le *S.-Winnocq*, 60 t. (1676-1677), p. 139.
- COPMAN Pierre, la *Bonaventure*, 60 t., le *Lévrier*, 40 t. (1673-1674), le *Saint-Pierre*, 35 t. (1675).
- CORDIER DENIS, la *Ville-de-Paris*, 150 t. (1670).
- CORMAN Pieter-Pietersen, le *Courrier-de-Dunkerque*, 70 t., 6 c., 48 h. (1667), p. 42.
- CORNELIS Jean, la *Roue-de-Fortune* (1689).
- CORNER (1693), p. 297.
- COSTÉ Jacob, les *Trois-Sœurs* (1694).
- COSYN Jacob, le *Charlemagne*, 25 t. (1688), le *Postillon* (1693), la *Jalousie* (1694), la *Lune* (1695), le *Saint-Louis*, la *Bonne-Aventure*, 50 t., 8 c., 50 h., 6 m. (1696-1697), pp. 317, 381, 387.
- COUILLARD Charles, l'*Assurée*, 30 t. (1683).
- COURBON SAINT-LÉGER de, du roi, p. 450.
- COURT DE LA BRUYÈRE de, du roi, pp. 256, 257, 283, 290-292, 299.
- CRABES Jean de, l'*Etoile-de-Nantes*, 200 t. (1690).
- CRAMERT Eustache, la *Santa-Maria-Stella-Maris* (1692-1693), p. 379.
- CRESTÉ Étienne.
- CUYPER Adrien, le *Postillon*, (1694).
- DAMONTOT, du roi, pp. 373-375.
- DANTZÉ, du roi, la *Hardie* (1672) et autres barques-longues (1672-1678), pp. 51, 56, 57, 61, 80.

- DAUBRAY, du roi, p. 98.
- DAVIS Adam, la *Fortune*, 30 t. (1676).
- DEGROIX Jacques, de Calais, le *Saint-François-de-Paule*, 12 t. (1677), la *N.-D.-de-Montaignu*, 40 t., la *Fortune*, 25 t. (1678), les *Deux-Frères* (1693), le *Grand-Postillon* (1694).
- DEGUINEE, la *Sorcière* (1678).
- DELATTRE François, de Calais, la *Trompeuse*, 20 t., 4 c., 4 p., 25 h. (1696-1697).
- DELATTRE Nicolas, le *Saint-Nicolas*, de Calais (1675).
- DELATTRE Pierre, le *Saint-Winnocq*, 20 t. (1675), le *Saint-Cornélis*, le *Saint-Pierre*, 60 t., 10 c., 100 h. (1676), la *Lutine*, 100 t. (1677-1678), l'*Adroit*, 300 t. (1688), pp. 91, 93, 94, 98, 149, 157, 174.
- DELAUNAY Yves, la *Royale*, 60 t., 10 c., 57 h. (1696).
- DELEAU, du roi (1676), pp. 91, 93, 94, 98, 99, 163, 364.
- DELLYTE Christopher, le *Saint-Christophe*, 30 t., 4 c., 4 p., 34 h., 4 m. (1696-1697).
- DEMAJ Jean, le *Saint-François-de-Paule*, 60 t. (1676-1677).
- DEPIN Jérôme, la *Fortune*, 3 t. (1696).
- DERNGANS Arent, hollandais (1690).
- DESNOTS (1672).
- DESCHODT François, le *Saint-Jacques*, 60 t. (1678), p. 148.
- DESMONTS Guillaume, la *Louison* (1678).
- DEVILLE, du roi, p. 110.
- DHAENE Jean (1691-1693), var. DANS, du roi, p. 319.
- DIERICKSEN Jean, le *Lièvre*, (1672), la *Fortune*, 8 t., 20 h. (1695), la *Fortune*, 30 t., 2 c., 28 h., (1695), le *Lambety*, 30 t., 6 c., 4 p., 38 h. (1696).
- DIERICKSEN Pierre, le *Saint-Pierre*, 6 t. (1689).
- DOENS Jean, de Flessingue, le *Saint-Pierre*, 170 t., naturalisé, pour se retirer à la Martinique, où il a fait un établissement considérable (1669-1670).
- DOMAIN François, du roi, l'*Effrontée*, 36 t. (1683), le *Saint-Jacques*, 300 t. (1684), pp. 148, 160, 393, 400.
- DOMAIN Robert, du roi, la *Dieppoise*, 12 t. (1675), les corvettes du roi (1677-1695).
- DORNE Willem, le *Saint-Pierre* (1673), l'*Alexandre*, 80 t. (1673-1675), pp. 130-133. (Toujours écrit *Dorne*, mais est originairement *Doren*.)
- DOSCHE Jacob, la *Petite-Force-de-Dunkerque* (1696).
- DOUBLET Jean, le *Chasseur*, 25 t. (1683-1684), la *Princesse-de-Conti*, 40 t. (1688), la *Subtile*, 70 t. (1689), la *Sorcière*, 24 c. (1690), la *Serpente* (1691-1694). Lieutenant de frégate le 1^{er} janvier 1693, pp. 67, 68, 82, 93, 99, 160, 171, 174, 213, 219, 220, 297, 345, 359, 364, 376, 377, 421.
- DROOMERS Nicolas, la *Marquise*, 40 t. (1671-1672).
- DRUEL David, le *Coq*, 8 t. (1675).

- DUBISSON, la *Sorcière*, 120 t. (1678).
- DUBOCAGE, le *Sauvage*, 60 t. (1694).
- DUBOIS Romain, le *Résolu*, 30 t., 2 c., 40 h. (1696).
- DU FAY, du roi, la *Hardie*, (1673), pp. 56, 68.
- DUHAMEL, la *Brillante*, 40 t., 6 c., 4 p., 45 h., la *Vedette*, 40 t., 6 c., 11 p. (1696).
- DU MAURIER-VIBERT, de Saint-Malo, l'*Auguste-Marie*, 150 t. (1694).
- DU MESNIL DE CHAMBLAYE Claude-Antoine, du roi, la *Biche*, 6 c. (1694), pp. 255-256.
- DUMESNY, du roi, l'*Assurée* (1674), p. 56.
- DU MINIL, Abraham, de Calais, la *Sophie*, 15 t. (1674-1675), le *Saint-Josse* (1675-1676).
- DUNBAR Robert, écossais, le *Renard*, le *Sauvage* (1693), la *Railleuse* (1694), le *Morien*, 100 t., 14 c., 6 p., 110 h. (1695), p. 297.
- DU MUSNIER-VIBERT Jean, de Saint-Malo, l'*Auguste-Marie*, 150 t. (1694).
- DUPRÉ Gaspard, la *Sainte-Anne*, 15 t. (1675).
- DU SAUTOIR, l'*Ecrivain*, 26 t. (1688).
- DU VIGNAU, du roi, la *Querelleuse*, la *Julie* (1672), l'*Assurée*, l'*Entreprenante*, 40 t. (1674), pp. 56, 148.
- FERMOT Gérard ou Jacques, la *Subtile*, 6 t. (1694), la *Revanche*, 8 t. (1695).
- FERNAND, de Calais (1689).
- FERRER DE VAUGOURS Charles, de la Rochelle, la *Subtile*, (1691), l'*Audacieuse*, l'*Aurore* (1693).
- FERRIÈRES, chevalier de, du roi, la *Grenade* (1694), pp. 290, 381, 393.
- FITZ-GÉRALD Antoine, irlandais, les *Trois-Sœurs* (1695), p. 297.
- FOLAERT Joseph, la *Duchesse-de-Brabant*, 10 t. (1667), p. 42.
- FORBIN, du roi, pp. 181-190, 202, 210, 216, 217, 221-223, 285, 364, 373, 431.
- FOSSECAVE J.-J., la *N.-D.-de-Lombardie*, 250 t. (1694).
- FOURMENTIN Claude, de Calais, le *Petit-Saint-Jacques* (1674-1676).
- FOURMENTIN Henri dit BERNARD, la *Chambre-des-Comptes*, 70 t., 8 c., 50 h. (1695), pp. 390-392.
- FRANCINE J.-B., chevalier de, du roi, la *Fine* (1696).
- FROTTET Julien, le *Saint-François* (1676).
- GABARET de, lieutenant-général, p. 298.
- GABARET, chevalier de, du roi, p. 450.
- GABARET DE LA MOTTE LOUIS, du roi, la *Diligente* (1666), le *Tigre*, 150 t. (1695), pp. 36, 172.
- GALLEY Pierre, le *Saint-Jean*, 18 t. (1689).
- GASPARSEN Gérard, l'*Adroite*, 35 t. (1673), la *Mignonne*, 80 t., l'*Adroite*, la *Duchesse*, 45 t. (1674-1675).
- GAUDEENS Pieter, la *Couvreuse* (1690).
- GAUVAIN Etienne (1675), une frégate de 18 c., et 130 h.

- GAUVAIN Michel, p. 106.
- GAVOIS (1697).
- GÉDOIN, la *Surprenante*, 20 t. (1677-1678), p. 364.
- GELDOFT Pierre, le *Cog-d'or*, 10 t. (1689).
- GÉRALDIN, p. 297.
- GHISELINCK François, le *Saint-François-de-Paule* (1678).
- GLASSON Jean dit PARRAIN, la *Trompeuse*, 30 t., le *Saint-François-de-Paule*, 60 t., 8 c. (1690), la *Friponne* (1691), l'*Entreprenant*, la *Levrette* (1692), la *Triomphante* (1693), les *Trois-Minimes* (1694), la *Revanche*, 200 t., 24 c. (1696), la *Sirène*, 24 c., 4 p., 150 h., 10 m. (1697), pp. 213, 304, 305, 307-309, 316, 371, 385, 391, 392, 428.
- GLASSON Pierre dit PARRAIN, la *Demoiselle-Alexandrine*, 50 t., 6 c. (1691-1692), le *Chasseur* (1693), le *Sauvage* (1694), le *Morien* (1695), les *Deux-Frères*, 40 t., 6 c., 4 p., 50 h., la *Demie-Lune*, 150 t., 16 c., 6 p., 100 h., 15 m. (1696), pp. 316, 428.
- GODEMAR LOUIS, la *Bien-Aimée* (1694).
- GODOIN Jacques, de Calais, le *Saint-Jacques-de-Bonne-Espérance* (1689).
- GEGHEBEUR Josse, l'*Assurée*, 35 t. (1673-1674), la *Julie* (1674).
- GÉRNAEY Pieter (se prononce GOURNAY), le *Chasseur* (1693), le *Lion-Frisé* (1694), p. 379.
- GOUWENAER Jacob-Janssen, (1664), p. 26.
- GRANDIN Pierre, le *Paon*, 120 t. (1694).
- GRANVILLE Robert de, de Saint-Malo, la *Ville-de-Paris*, 150 t. (1670), la *Victoire* (1675).
- GROSBOIS, du roi (1672), pp. 73, 163, 172, 173.
- GRYSPEERT Dierick, la *Salamandre* (1692-1695).
- GUILLOTIN, du roi, l'*Orage* (1676), la *Fidèle*, 60 t. (1677), pp. 93, 98.
- HANS Cornil, le *Postillon*, 6 c. (1690).
- HANSCHODER Charles, le *Saint-François-de-Paule* (1675), le *Charles*, 40 t., la *Fidélité*, 45 t. (1676), la *Fortune*, 40 t. (1679), le *Mars*, 250 t., 18 c. (1680), pp. 148, 429.
- HAREL, l'*Utile* (1689).
- HENDRICKSEN Jean, le *Saint-Michel*, flûte, 320 t., 16 c., 15 h. (1690), le *Saint-Jean-Baptiste*, 50 t., 4 c., 4 p., 50 h. (1696), p. 390.
- HENDRICKSEN Pierre, la *Notre-Dame*, 18 t. (1679), l'*Audacieuse*, 100 t., la *Bonne-Espérance* (1692-1693).
- HÉRICOURT, chevalier d', du roi, p. 203.
- HERMANN Philippe, le *Postillon* (1693), la *Complaisance*, 70 t., 8 c., 4 p., 63 h. (1695-1696), la *Bien-Aimée*, 60 t., 10 c., 6 p., 72 h., 8 m. (1696), pp. 359, 389, 390.
- HERPIN Charles, le *Saint-Jean-Baptiste*, 250 t. (1694), pp. 172, 192-195.
- HERPIN-DESMARAY, le *Cygne* (1689).
- HERPIN Jean, le *Saint-François-de-Paule*, la *Friponne*

- (1693), la *Pétronille*, le *Chasseur* (1694), la *Palme* 80 t., 12 c., 6 p., 80 h., 10 m. (1696), pp. 403, 427.
- HERPIN Théophile, l'*Audacieuse*, 250 t., 30 c., 2 p., 210 h. (1694).
- HEUZE (1692).
- HOUCKERS Guislain, le *Saint-Michel*, 180 t. (1693).
- HOUCKERS Jean, (1664), p. 26.
- HOYER Nicolas, le *Saint-Joseph* (1676), le *Saint-Mathieu* (1677).
- HURAUT DE LA VILLELUSANT, du roi, p. 299.
- JACOB Moïse, le *Fourgon*, flûte (1690).
- JACOBSEN Alexandre (1664), la *Dunkerquoise* (1665), le *Saint-Louis*, la *Sainte-Thérèse* (1666), la *Notre-Dames-des-Anges*, 16 c., 80 h. (1666-1668), la *Levrette*, 55 t., l'*Alexandre*, 60 t. (1672), les *Armes-de-Dunkerque*, 50 t. (1673), la *Pouponne*, 40 t., la *Dauphine*, 100 t., la *Querelleuse* (1674), le *Dauphin*, 100 t. (1674-1676), le *Saint-Winnocq*, 40 t. (1677), le *Tartare*, 20 t. (1688), pp. 27, 33-35, 38, 40-42, 44, 90, 133, 135, 136, 140, 429.
- JACOBSEN Antoine, le *Saint-Pierre*, 30 t. (1675), p. 135.
- JACOBSEN Charles, le *Saint-Charles*, 70 t. (1688-1689), l'*Union* (1689), l'*Entrepreneante*, 70 t., la *Fée*, le *Mercur* (1690-1691), le *Morien* (1692-1693), les *Jeux* (1693), le *Neptune*, 100 t., 18 c., 8 p., 120 h., 16 m. (1694-1696), la *Sirène*, 180 t., 20 c., 128 h. (1696), le *Nep-tune* (1697), pp. 213, 242, 316, 375, 379, 385, 388, 390, 393, 400, 403, 424, 430.
- JAMAIN Jacques, du roi, l'*Aurore* (1694), la *Railleuse*, 150 t., 16 c., 130 h. (1695-1696), pp. 373, 448.
- JANSSEN Aldert, la *Hardie*, 3 t. (1697).
- JANSSEN Antoine, le *Hasard*, 16 t., 18 h. (1697).
- JANSSEN Arent, le *Peter-Lewis* (1676).
- JANSSEN Arnoul, la *Brune*, 4 t. (1676).
- JANSSEN Barthélemy, le *Saint-Antoine*, 10 t. (1674), le *Lis*, 40 t., le *Lénier*, 30 t. (1675), le *Potichinelle* (1676).
- JANSSEN François (1664), la *Grande-Mer*, 60 t., 4 c., 44 h. (1696), p. 26.
- JANSSEN Jacques (1687).
- JANSSEN Jean, le *Saint-Michel* (1676), le *Saint-Jean*, 40 t. (1677), la *Fine*, 30 t. (1683), la *Diligente*, 130 t. (1688-1689), la *Levrette*, 70 t. (1690-1691), le *Neptune*, 100 t., 16 c. (1692-1693), le *Saint-Jean-Baptiste* (1694), le *Mars*, 200 t., 24 c., 10 p., 150 h. (1696), pp. 160, 212, 242, 387, 388, 391, 392.
- JOUSSEAU Nicolas, le *Diamant*, 40 t. (1694).
- KARNEIL Edmond, de Calais (1694).
- KEAVON Jean, la *Petite-Perle*, 30 t. (1696), pp. 403, 404.
- KERLINCK Balthazar (1664), p. 26.

- KERLINCK Michel, la *Notre-Dame*, 25 t. (1688), le *Saint-Joseph*, la *Notre-Dame-de-Lombardie*, 40 t., 6 c., 34 h. (1689), la *Fée*, la *Notre-Dame* (1690), le *Roy-Jacques*, 100 t. (1691), le *Dragon d'or* (1693-1694), p. 213.
- KEISER Charles de, né le 21 mars 1653, le *Saint-François-de-Paule* (1673), les *Armes-de-Dunkerque* (1674), le *Grand-Louis*, 120 t. (1675-1678), enseigne de vaisseau le 10 janvier 1687, le *Joueur-de-Paulme* (1690), lieutenant de vaisseau le 1er janvier 1691, mort le 3 janvier 1694, pp. 129-134, 136, 137, 139, 140, 377.
- KIECKEN Nicolas, la *Revanche* de Calais (1694), le *Saint-Jacques*, 16 t., 2 c., 2 p., la *Bonne-Espérance*, 60 t., 6 c., 4 p., 50 h., 6 m. (1696), pp. 66, 89, 304, 307, 308.
- KIEL J.-B., la *Famille-Royale*, 150 t. (1688), p. 182.
- KOSTEN Cornil, le *Roi-David*, 25 t., 4 p., le *Petit-Louis*, 25 t., 4 c. (1696).
- KOSTEN Jacob, le *Dragon*, 150 t., 6 c. (1696).
- LA BARRE François-Josselin-Gilbert de, de Saint-Malo, le *François-de-la-Paix*, 16 c. (1694).
- LA BIE Nicolas (de), Anglais, la *Légère*, 50 t. (1673), p. 109.
- LACHEVER-GARDIN le Fils, de Saint-Malo, la *Ville-de-Saint-Malo* (1695).
- LA CROIX Ignace de. (1693).
- LAINA Diego, la *Couronne-de-France* (1666-1667), pp. 26, 27, 69, 369.
- LAINA Pierre de, le *Roland-Furieux*, 15 t. (1690), le *Saint-François* (1691), p. 369.
- LA MOTTE-MICHEL, du roi, pp. 191-193.
- LANGHLIN-CLEERE, la *Princesse*, de Saint-Malo (1692).
- LANGUILLET, du roi, pp. 210, 222.
- LA PEAUDIÈRE, du roi, pp. 254, 274.
- LA POMMARÈDE de, du roi, p. 299.
- LA PREILLE de, les barques-longues et les frégates du roi la *Mignonne*, la *Pouponne*, la *Sorcière* (1674-1677), pp. 56, 61, 68, 84, 86, 91, 92, 93.
- LA SALLE J.-B. de, les *Armes-de-Dunkerque*, 50 t. (1675), le *Saint-Jean-Baptiste*, 40 t., le *Postillon*, 40 t. (1676), la *Triomphante*, 40 t., 6 c. (1690-1691).
- LASSY Jacob, le *Hardi*, 40 t. (1677).
- LASSY Pierre, l'*Ange-Gardien*, 130 t. (1676), le *Laurier*, 80 t., la *Sainte-Thérèse*, le *Jules-César* (1677), la *Palme*, 120 t., 16 c. (1679), pp. 96, 136, 137, 139, 148.
- LAURENS LE FRISON Henri, le *Renard-Doré* (1666), p. 42.
- LAVAL Philippe, les *Minimes* (1678), la *Ville-de-Lille*, 300 t. (1679), le *Saint-Antoine-de-Padoue*, 40 t. (1688-1689).
- LE BRUN Pierre, la *Modestie*, 10 t., 20 h. (1697).

- LE CERF Jean, le *Sans-Peur*, 18 t., 4 c., 30 h. (1696).
- LE FER DE LA FUNDRE (?), la *Vierge*, 250 t. (1687).
- LEHOT Antoine, de Calais, le *Saint-Nicolas*, 18 t., 2 c. (1688).
- LEHOT Jacques, de Calais, le *Vainqueur* (1689).
- LE MEL Louis, pp. 381, 424.
- LE MESLE Pierre (1673).
- LE NORMAND Julien, la *Nympe* (1693), p. 385.
- LE ROUX Noël, de Calais, la *Marie-Royale* (1666), l'*Horloge-de-Sable* (1674), pp. 42, 67.
- LE ROY Nicolas, la *Rusée* (1694).
- LESSART Martin de, la *Vierge de...* (1694).
- LE TERRIER François, la *Harpe*, 12 c. (1693).
- LÉVY de, du roi, la *Fine* (1673), p. 56.
- LHOMEL Robert, le *Don-de-Dieu* (1674-1675).
- LOEILLOT Pierre, du roi, la *Volante*, 50 t. (1672-1673), la *Surprenante* (1676), la *Fine* (1677), pp. 57, 88, 109, 110.
- LOMBART Antoine, du roi, la *Pouponne*, 18 t. (1675), la *Surprenante* (1676), la *Mignonne* (1677), le *Laurier*, 20 t. (1678), pp. 138, 139.
- LOOPEN Pieter de, le *Coureur*, 6 c. (1689).
- LOOTEN Adrien, la *Jolie* (1693).
- LOOTEN Jacques, le *Saint-Michel*, 100 t., 6 c. (1690), le *Saint-Pierre*, 140 t., 16 c., 31 h. (1694).
- LOQUET Charles ou Jacques, la *Victoire* (1676).
- MAC DONALD Daniel, écossais, la *Mignonne* (1694-1696), pp. 297, 412.
- MAES Guislain, la *Trompeuse*, 60 t., 6 c. (1690), le *Zéphir* (1693), la *Royale*, 60 t., 10 c., 10 p., 78 h. (1694-1696), p. 381.
- MAHAULT Pierre, le *Neptune*, 200 t., 18 c. (1679).
- MAISONNETTE de, du roi, pp. 210, 230.
- MALEGHEER Jean, le *Saint-François-de-Paule*, 30 t. (1693).
- MARÉCHAL Charles, la *Sainte-Thérèse*, 30 t. (1676), la *Santa-Maria-Stella-Maris* (1677-1678), le *Charles*, 25 t. (1679), l'*Intrépide*, 25 t., 6 c. (1684), la *Sorcière* 160 t., la *Dame-Alexandrine*, 30 t., 6 c. (1690-1691), pp. 96, 140, 369.
- MARÈGE, chevalier de, du roi, p. 450.
- MARGOLÉ Jean, de Calais, le *Saint-Nicolas* (1689), (1696).
- MARS Jacques, la *Fleur-de-Lis*, 6 t. (1690), la *Marie* (1690), p. 378.
- MARTENS Absalon, le *Jeune-Singe* (1693).
- MARTENS François, la *Royale* (1676).
- MARTIN Joseph, une tartane de 40 t. (1672), la *Charlotte* (1674).
- MARY Charles, une barque-longue de 25 t. (1673).
- MASSÉ André, la *Grande-Guerre*, 12 t., 3 c., 20 h., la *Victoire*, 20 t., 7 c., 32 h. (1696-1697), pp. 374, 375.
- MASTERSSEN, les *Jeux* (1692).

- MERCIER Nicolas, le *Saint-Antoine*, 70 t. (1694).
- MÉRICOURT de, chef d'escadre, du roi, pp. 210-213, 363.
- MESMACKER Michel, une frégate de 50 t. (1672), le *Saint-Pierre*, 10 t., la *Bonne-Aventure*, 60 t., 8 c. (1673), le *Saint-Michel*, 40 t. (1675), le *Dauphin*, 150 t. (1676-1678), pp. 98, 100, 103, 136, 139, 140.
- MEYER Jérôme de, la *Revanche*, 170 t. (1693), p. 379.
- MEYNE Cornil, le *Phelypeaux* (1694), le *Saint-François-de-Paule*, 60 t., 14 c., 6 p., 80 h. (1696).
- MEYNE Laurens, la *Roue-de-Fortune*, 7 t. (1676), la *Vipère*, 100 t. (1678), (1693), (1694), p. 100.
- MÉZIÈRES de, du roi, l'*Adroite* (1674), pp. 56, 73.
- MICHEL Robert, l'*Ecu-de-France*, 150 t., 14 c. (1679).
- MICHELSÉN André, la *Petite-Force*, 4 t. (1676).
- MIMILE, de Calais, la *Julie* (1675).
- MONASSE, du roi, la *Flèche*, 25 t. (1695).
- MONBRON, chevalier de, du roi, la *Sorcière*, 150 t. (1683). p. 161.
- MONSÉGUR de, du roi, p. 210.
- MONTAULT, chevalier de, du roi, la *Rieuse* (1689), pp. 210, 214, 218-223, 364.
- MONTGON, chevalier de, du roi, p. 290.
- MONTLUSANT Jean de, du roi, la *Rusée*, 40 t. (1694).
- MORGAT Jacques, la *Friponne*, 8 t. (1689).
- MOOR Jean, le *Saint-Louis* (1666), p. 42.
- NASSEL Crispin, le *Saint-François-de-Paule*, 40 t., 6 c., 50 h., 6m. (1694), le *Saint-Crispin*, 30 t., 2 c., 4 p., 33h., l'*Entreprenante*, 12 h., la *Bergère*, 20 t., 6 c. (1696), le *Petit-Jean*, 30 t., 2 c., 2 p., 34 h. (1696-1697), pp. 375, 376, 382, 425, 435.
- NASSEN Govaert, le *Saint-Louis*, 50 t. (1674), le *Chasseur*, 40 t., le *Saint-Louis*, (1675), la *Santa-Barbara*, 50 t. (1676), la *Notre-Dame-de-Lombardie*, 25 t., 4 p., 22 h. (1688-1689), le *Petit-Henri*, 70 t., 12 c. (1690).
- NASSEN Nicolas, l'*Heureux-Retour* (1692), une barque-longue (1693).
- NISSEN Antoine, l'*Espérance*, 20 t., 2 c., 20 h. (1697), p. 400.
- NISSEN Jean, le *Saint-François-de-Paule*, 60 t., 6 c. (1698), la *Santa-Maria-Stella-Maris*, 50 t. (1672-1673), le *Postillon* (1677).
- NOETS (NOUTS ou NOUX) Nicolas, une barque-longue du roi (1672-1673), le *Soleil-Doré*, le *Saint-Pierre*, 60 t. (1677-1678), la *Roue-de-Fortune*, 15 t. (1689), pp. 56, 57.
- NOGENT de, du roi, p. 323.
- NOREY de, du roi, la *Volage* (1696), pp. 373-375.
- NOTTEBART Olivier, le *Chasseur*, 30 t. (1676), la *Sainte-Anne* (1677), le *Chasseur*, 45 t. (1678), le *Saint-Jacques*, 180 t., 14 c. (1690), la *Palme-Couronnée* (1693).

- OLENS Jacob, la *Grande-Guerre*, 20 t., 2 c., 20 h. (1697).
- OROIGNE d', du roi, pp. 255, 260, 275, 299.
- PANETIÉ François (1626-1696), du roi, chef d'escadre, pp. 23, 27, 33, 35, 36, 40, 42, 47, 56, 58-104, 110, 116, 153, 201.
- PÉRIER, du roi, p. 230.
- PIA Jacques, l'*Assurée*, 27 t. (1683).
- PICAVET Jean, le *Phelypeaux* (1694).
- PIETER Jean, la *Bérénice*, 20 t. (1672), le *Yacht*, 20 t. (1675-1676).
- PIETERS Willem, la *Sainte-Marie* (1666), le *Saint-Louis* (1667), le *Saint-Louis*, 60 t. (1672-1673), pp. 42, 65, 66, 67, 70, 429.
- PLAGE LOUIS, la *Précieuse*, 30 t. (1693).
- PLAISANT Adrien, la *Julie* (1673).
- PLATEL Michel, de Calais, la *Pouponne*, 25 t. (1676).
- PLEYTE OU PLEIT, Dierick, une barque-longue, la *Levrette* (1691), la *Fortune*, le *Dragon-d'Or* (1692), la *Levrette* (1692-1693), la *Jalousie* (1693), le *Grand-Dauphin*, le *Morien* (1694), la *Lune*, 200 t., 24 c., 180 h. (1696), le *Soleil*, 200 t., 30 c., 174 h., 21 m. (1697), pp. 213, 317, 352, 379, 388, 390, 403.
- PONTAC de, du roi, pp. 225, 275, 283.
- POTTER Jean de, la *Levrette* (1694), p. 379.
- POTTER Pierre de, les *Trois-Poissons*, 18 t., 4 c., la *Bien-Aimée*, de Calais, 20 t., 1 c., 2 p., 28 h., 3 m. (1696).
- PRÉVÔT Jean, le *Triton*, 100 t., 14 c. (1679).
- PREY Gaspard de, le *Sacrifice-d'Abraham*, 15 t. (1676).
- PREY Mathieu de, le *Saint-Jacob*, la *Bonne-Aventure*, 80 t., 10 c., 84 h. (1694-1697), pp. 317, 352.
- PYCKENET François, le *Lévrier*, 30 t., 4 c. (1697).
- REEME Cornil, le *Courrier-de-Dunkerque* (1667), p. 42.
- RELINGUE, comte de, lieutenant-général, pp. 287, 300, 321, 375, 439.
- REY, p. 210.
- RICAL Théophile, la *Brune*, 30 t., 6 c., 4 p., 45 h. (1695).
- RICOUS, chevalier de, du roi p. 205.
- RINGOET (pron. Ringout) Gilles, le *Neptune* (1693), la *Fidélité* (1694), la *Pucelle*, 60 t., 10 c. (1696), la *Marie-Catherine* (1697), p. 385.
- ROCHEMAURE de, du roi, p. 275.
- ROGIER Jacques (1664-1692), la *Fouine*, 70 t., 8 c., 2 p., 82 h., la *Fortune*, 40 t., 12 c. (1696), la *Jalousie*, 70 t., 8 c. (1697), p. 26.
- ROGIER Mathieu, la *Demoiselle-Marie*, 250 t., 20 c. (1694).
- ROUCK Pieter de, la *Grande-Guerre*, 12 t., 2 c., 24 h., la *Commode*, 25 t., 4 c., 36 h. (1696), la *Bonne-Espérance*, 35 t., 2 c., 2 p. (1697).
- ROULINCK Cornil, le *Réclamateur-Général* (1689), la *Fripoune* 90 t., 12 c. (1690-1691).

- ROUSSIN Antoine, la *Fortune* (1693).
- ROUTSART Andries, le *Saint-Pierre*, 6 à 7 t. (1672).
- ROUVROY Jean (1690), le *Cygne* (1694).
- RUYCHAVEN Arent, l'*Hollandoise*, 25 t., 6 c. (1690).
- RUYCHAVEN Josse, le *Singe* (1693), le *Saint-Jean*, 12 t., 4 c., 20 h. (1694), p. 427.
- SAINT-CLAIR, chevalier de, du roi, pp. 230, 231, 237, 238, 248, 290.
- SAINT-GERMAIN de, du roi, p. 98.
- SAINT-PIERRE de, du roi, p. 229.
- SAINT-POL-HÉCOURT, chev. de, du roi, pp. 255, 259, 260, 275, 283, 290, 291, 299, 426, 428, 446, 450.
- SALABERRY DE BENVILLE de, du roi, pp. 255, 260, 283, 299.
- SAUS Cornil, pp. 213, 233-235, 316, 352, 388-390, 403, 428, 440.
- SAUS Jean (sa signature flamande est Jean Soks), le *Renard* (1693-1694), la *Demoiselle-Marie*, 250 t., 20 c. (1694), la *Demoiselle-Marie*, 60 t., 8 c., 25 h., le *Saint-Jean*, 40 t., 6 c., 50 h., 8 m. (1696), le *Postillon*, 8 c., 4 p., 56 h. (1697), pp. 304, 305, 307, 309, 316.
- SAUVEUR V., le *Saint-Antoine-de-Padoue*, 30 t., 6 c. (1696).
- SCHEPEN Antoine, la *Revanche*, 30 t., 6 c. (1688-1689), le *Chasseur* (1689), la *Revanche* (1690-1691), pp. 213, 358.
- SCHOTTEY Jean, les *Trois-Sœurs* (1694).
- SÉDIRAG de, du roi, l'*Inconnu* (1673), p. 56.
- SEGAERDT Pierre, le *Prince* (1693), la *Bonne-Espérance*, 60 t., 8 c., 62 h. (1694), le *Laurier*, 30 t., 6 c., 2 p., 43 h. (1695-1696), l'*Hirondelle*, 60 t., 10 c., 4p., 60 h. (1696), l'*Aventurier*, 70 t., 12 c., 4 p., 84 h. (1697), pp. 317, 381.
- SELINGUE Antoine (1674-1694), une *barque-longue* du roi (1674), le *Fidèle* (1676-1677), capitaine de frégate légère (30 novembre 1678), le *Capricieux* (1690), capitaine de vaisseau (1^{er} janvier 1693), pp. 52, 58, 88, 93, 109, 110, 172, 179, 180, 192-196, 393, 394.
- SIMOENS Jean (1692), le *Saint-François-de-Paule*, le *Chasseur-Doré* (1693), le *Chasseur*, 100 t., 20 c., 44 h. (1694), le *Grand-Chasseur*, 20 c., 10 p., 126 h. (1695), le *Chasseur*, 150 t., 20 c., 10 p., 96 h., 14 m., (1696), pp. 379, 388, 389, 429, 430.
- SMITTER François de, le *Saint-François*, 100 t., 4 c., 2 p., 22 h. (1694), la *Paix* (1695), le *Constant*, 60 t., 4 c., 6 p. (1696-1697), p. 283.
- SNOUCK (signifie : « brochet ») Josse, le *Brochet*, 30 t., 6 c., le *Griffon*, 50 t., 6 c. (1690).
- SOETENAIE Jean (Soutenaie), la *Santa-Maria-Maris-Stella*, 80 t. (1674), le *Saint-François-de-Paule*, la *Sainte-Thérèse* (1676), l'*Espérance*, 50 t. (1676-1677), la *N.-D.-de-Lombardie*, 60 t. (1677-

- 1678 et 1683-1684), pp. 139-141, 157, 160, 162.
- STOCK Jean, l'*Aventurier*, 45 t., 6 c., 43 h. (1694).
- SWAIN Thomas, Anglais, la *Vigilante* (1674), la *Petite-Revanche*, 8-10 t. (1675), le *Daniel-à-la-Fosse-aux-Lions* (1676).
- TANT Gilles, la *Renommée*, 20 t. (1675-1676), l'*Hermine*, 30 t. (1677-1678).
- TERNIER François, 50 t., 6 c., 4 p., 49 h. (1695), pp. 401, 402.
- TESTART Jean, le *Saint-Louis*, 12 t. (1695).
- TORMEIN Norbert, la *Demoiselle-Alexandrine*, 50 t., 6 c. (1690-1691), les *Trois-Frères*, 40 t., 6 c. (1696).
- TOSSE (1665), p. 29.
- TRÉPÉ Jean, la *Chasse* (1691-1694).
- TRIP Robert (1693).
- TROUDE Pierre, l'*Inconnue*, 25 t. (1673).
- TRISTRAM François, la *Bonne-Espérance*, 5 t. (1695), la chaloupe de Le Mel (1709).
- VACKERNIER Cornil, la *Renommée* (1677), l'*Hermine* (1678), les *Trois-Fleurs-de-Lis* (1681), la *Palme-Dorée*, 50 t. (1684). Est à Ostende en 1698, pp. 89, 155, 160, 394, 395, 429.
- VACKERNIER François, le *Comte-de-Montal*, 40 t., 6 c., 4 p., 42 h., le *Saint-Louis*, 80 t., 12 c., 4 p., 83 h. (1696), p. 389.
- VACKERNIER Heindrick, le *Saint-Joseph*, 50 t. (1675-1676), le *Soleil-Doré* (1676), le *Saint-Mathieu* (1677).
- VALLENBAERT Adriaen, la *Bienvenue* (1696).
- VAN ACKER Jacob, le *Saint-Jacques*, 20 t. (1675), le *Dauphin* (1678).
- VAN ACKER Jean, le *Saint-Pierre*, 36 t. (1672).
- VAN ACKER Joseph, le *Dauphin* (1678), p. 141.
- VAN ACKER Mathieu, le *Saint-François-de-Paule*, 60 t., 5 c. (1672-1675), la *Renommée*, 35 t. (1675), pp. 54, 429.
- VAN ACKER Pierre, la *Sainte-Thérèse*, 40 t. (1675), la *Rose*, 6 t. (1689).
- VAN AELSEN Guillaume, la *Fortune* (1693).
- VAN BOSTERHOUT Ferdinand, le *Saint-Jean-Baptiste*, 70 t. (1688), la *Subtile*, 50 t. (1689-1690), la *Diligente*, 120 t. (1690), le *Chevalier-Galant* (1692-1694), la *Biche*, 30 t., 6 c. de 4 (1696).
- VAN CATTENDYCK Jean, le *Saint-Louis*, 50 t., la *Fortune*, 35 t. (1677-1678), la *Sainte-Marie* (1678), l'*Effroyable*, 10 t., le *Dragon* (1689), le *Dragon-Vert* (1690), le *Saint-Jacob* (1693-1694), la *Solide*, 110 t., 4 c., 89 h. (1695-1696), le *Nécessaire*, 60 t., 10 c., 70 h. (1696-1697), pp. 384, 387, 388, 424.
- VAN CROMBRUGGHE Jooris, le *Duc-de-Berry*, 200 t. (1688-1689), l'*Hirondelle* (1689), la *Charmante*, la *Fée* (1690), lieutenant de frégate légère, la *Friponne*, la *Concorde*

- (1690), la *Rusée* (1692), lieutenant de vaisseau sur l'*Alcyon* (1642), l'*Alcyon* (1694), capitaine de brûlot (1^{er} janvier 1696), l'*Audacieuse* (1697), pp. 225, 231, 238, 254, 287, 297, 299, 448.
- VAN DANENBERGH Ferdinand, le *Saint-Joseph* (1691), le *Sauvage* (1694), la *Victoire*, 60 t., 4 c., 8 p., 51 h. (1696), pp. 212, 213, 297.
- VAN DENBERGH Heindrick-Diericksen, l'*Ange-Gabriel*, 12 t. (1676).
- VANDENBROUCC Jean, la *Rouede-Fortune*, 26 t. (1688), le *Saint-Joseph*, 150 t. (1690), le *Postillon* (1692).
- VAN DEN KERKHOVE Jean, *Santa-Maria-Stella-Maris*, 200 t. (1678).
- VAN DEN KERKHOVE Michel, la *Chasse* (1666-1667), p. 42.
- VAN DE PERRE Jean, le *Saint-Jacques* (1691-1693), la *Naiade* (1693-1694), pp. 244, 245, 429.
- VAN DER GOES Jean, la *Fortune*, 10 t. (1695).
- VANDERHAEGEN Lievin, l'*Entreprenante*, 3 t. (1696).
- VANDERHEYDE Antoine, les *Armes-de-Dunkerque* (1672), le *Lévrier* (1673), le *Saint-Louis*, 50 t. (1673-1674), la *Sainte-Thérèse*, 50 t. (1675), p. 66.
- VANDERHEYDE Lieven, le *Lièvre*, 20 t. (1672-1673).
- VANDERMERSCH François, beau-frère de Jean-Bart, pp. 299, 319, 430, 431.
- VAN DE VELDRE Jean, le *Saint-Winnocq*, 60 t. (1673).
- VAN DER VOOREN Pieter, le *Saint-Jean* (1678).
- VAN DE WESTINE Jean, le *Saint-Jean*, 12 t. (1675).
- VANGEL Wouter, le *Château-de-Douvres* (1674).
- VAN GELDER Pierre, la *Sainte-Elisabeth* (1666-1667), p. 42.
- VAN GORTENBOSCH Mathieu, le *Saint-Joseph*, 2 c., 30 h. (1697).
- VAN HARLEM Pieter-Janssen, l'*Ile-d'Espérance*, 40 t. (1676).
- VAN HEMSKERK, pp. 24, 65.
- VAN REYSCHOT François, le *Saint-Jacques* (1694), le *Saint-Joseph*, 60 t., 8 c., 60 h. (1695-1696).
- VANSLUYS Albert, le *Chasseur*, 30 t., le *Saint-Mathieu*, 30 t. (1676), p. 429.
- VASSEUR Guillaume, la *Fortune* (1693), p. 382.
- VERMESCH Melchior, la *Folie*, 6 t. (1693), la *Françoise*, 8 t., 1 c. (1696).
- VERMEULEN Pierre, la *Notre-Dame-de-Montaigu*, 18 t. (1675), le *Comte-de-Vermandois* (1677).
- VERMOERE Georges, la *Hardie*, 20 t. (1688).
- VERMORTEL Jacques, la *Fortune* (1693), la *Subtile* (1694), la *Revanche*, 38 t., 4 c., 40 h. (1695), l'*Aimable-Américaine*, 70 t., 8 c. de 4, 2 c. de 1, 6 p., 60 h. (1696-1697).
- VERVLYEME Jean, la *Subtile* (1694), l'*Espérance*, 30 t., 4 c., 12 h. (1695), le *Saint-Pierre*, 50 t., 6 c., 50 h. (1696).

- VIEUXCHAMPS de, du roi, la *Fine* (1694), p. 367.
- VIEUXPONT chevalier de, du roi, pp. 203-205, 207.
- VIGNAU, la *Sirène*, 200 t. (1684).
- VILLIER Jean, le *Boulogne*, 23 t., 3 c., 14 h. (1696).
- VINCENT Isaye, la *Perle*, 40 t. (1694).
- VIROU (1672), une barque-longue.
- VLIEGE Jean, la *Sainte-Anne*, 20 h. (1688).
- VOS Jean de, le *Renard* (« De Vos » signifie « le Renard ») (1694), le *Bombardement-de-Dunkerque*, 250 t., 28 c., 106 h. (1696), pp. 390, 402.
- VRIEZE Jacob de, une flûte du roi (1664), le *Léopard-Doré*, 110 t., 16 c., 4 p., 62 h. (1695-1696), pp. 26, 27, 69, 388.
- WALDERYCK Pieter, l'*Espérance*, 70 t., la *Fortune* (1693).
- WALLES Nicolas, la *Princesse-de-Conti*, 40 t. (1689), (1692).
- WALLEVAERT Adrien, la *Bienvenue*, 10 t. (1694).
- WERDT Cornil de, la *Jalousie*, 90 t., 12 c., 74 h., 10 m. (1696-1697) p. 317.
- WEUS Jacques, le *Saint-Guillaume*, 20 t., le *Saint-Nicolas* (1688), la *Pétronille* (1694), sa chaloupe chavire d'un coup de mer à l'entrée des jetées, il est noyé (novembre 1694).
- WILLAERT Jean, le *Saint-Jean-Baptiste*, 20 t., 2 c., 1 p., 24 h. (1696).
- WILLEMSSEN Jean, la *Roue-de-Fortune* (1691), la *Ruilleuse*, la *Levrette* (1693), la *Bonne-Aventure* (1694), p. 213.
- WILSEN Jacques, les *Trois-Sœurs* (1694).
- WILSEN Jean, la *Revanche*, 35 t., 4 c. (1697).
- WINCK Jean, la *Fortune*, 15 t. (1688), la *Sainte-Marie* (1689).
- WITTINCQ Jean, la *Magdelaine*, 4 t., le *Perdu*, 15 t. (1677), la *N.-D.-de-Lombardie*, 25 t. (1689-1690).
- WOUTERS Barthélemy, le *Dauphin-de-France* (1668).
- WULF (Mathieu de), la *Revanche* (1693), le *Jeune-Chasseur* (1694), le *Petit-Louis*, 20 t., 4 c., 28 h., le *Laurier*, 40 t., 6 c. (1696), la *Paix-de-Savoie*, 80 t., 10 c., 64 h., 6 m. (1696-1697), p. 317.
- WYNNAERT Antoine, les *Trois-Minimes* (1693).
- WYNNAERT Jean, l'*Hirondelle*, 25 t. 6 c., le *Vainqueur*, 12 c. (1690), la *Concorde*, 100 t. (1694).
- WYNNAERT Paul, l'*Hirondelle* (1690), la *Victorieuse-Angélique*, 150 t., 22 c., 140 h. (1694), la *Gentille*, 60 t., 12 c., 60 h. (1696), pp. 385, 425.

The first part of the book is devoted to a general history of the United States from its discovery to the present time. It is divided into three volumes. The first volume covers the period from the discovery of the continent to the establishment of the first colonies. The second volume covers the period from the establishment of the first colonies to the Declaration of Independence. The third volume covers the period from the Declaration of Independence to the present time. The second part of the book is devoted to a detailed history of the United States from its discovery to the present time. It is divided into three volumes. The first volume covers the period from the discovery of the continent to the establishment of the first colonies. The second volume covers the period from the establishment of the first colonies to the Declaration of Independence. The third volume covers the period from the Declaration of Independence to the present time.

The first part of the book is devoted to a general history of the United States from its discovery to the present time. It is divided into three volumes. The first volume covers the period from the discovery of the continent to the establishment of the first colonies. The second volume covers the period from the establishment of the first colonies to the Declaration of Independence. The third volume covers the period from the Declaration of Independence to the present time. The second part of the book is devoted to a detailed history of the United States from its discovery to the present time. It is divided into three volumes. The first volume covers the period from the discovery of the continent to the establishment of the first colonies. The second volume covers the period from the establishment of the first colonies to the Declaration of Independence. The third volume covers the period from the Declaration of Independence to the present time.

TABLE DES GRAVURES

DUNKERQUE EN 1672. — Faulconnier, <i>Desc. hist. de Dunk.</i> , II, 80.....	13
DUNKERQUE A LA FIN DU XVII ^e SIÈCLE. — <i>Ibid.</i> , II, 133....	17
POUPE DE L'HAMEÇON. — Bib. Nat., <i>Clairambault</i> , 854, f. 91.	169
FORBIN. — En amiral siamois. Frontispice de l'éd. d'Amsterdam, 1748, de ses <i>Mémoires</i>	183
MÉDAILLE COMMÉMORATIVE DU COMBAT DU TEXEL. — Un ex. au musée de Dunkerque. — Faulconnier, <i>Desc. hist. de Dunk.</i> , II, 103.....	266
MÉDAILLE COMMÉMORATIVE DU BOMBARDEMENT DE 1695. — Un ex. au musée de Dunkerque. — Faulconnier, <i>Desc. hist. de Dunk.</i> , II, 108.....	293
HÔPITAL SAINT-JULIEN. — Faulconnier, <i>Desc. hist. de Dunk.</i> , II, 73.....	410
SCEAU DE L'HÔPITAL DE DUNKERQUE (7 octobre 1333). — L. Le- maire, <i>les Anciens hôpitaux de Dunkerque</i> . Dunkerque, 1909, in-8, p. 10.....	417
SIGNATURES DE JEAN BART. — Avant et après son anoblissement. Extr. des <i>Registres de l'état-civil</i> de Dunkerque....	440
JEAN BART. — Estampe révolutionnaire.....	458

L'iconographie complète de ce volume serait très nombreuse. Nous avons reproduit les gravures les plus caractéristiques ou susceptibles d'éclairer le texte. A signaler encore un bon portrait de Marie Tugghe par Mathieu Elyas, dans la collection Coffyn, au Musée de Dunkerque, où la salle consacrée à l'histoire locale, tant pour les tableaux que pour les objets conservés en vitrine et en particulier les souvenirs de la famille Bart, méritent d'être vus. Nous rappelons que l'on consultera utilement les deux albums de M. Henri Durin, *Collection en photogravure inaltérable des vues, plans, estampes, etc.*, concernant Dunkerque, 1877-1899.

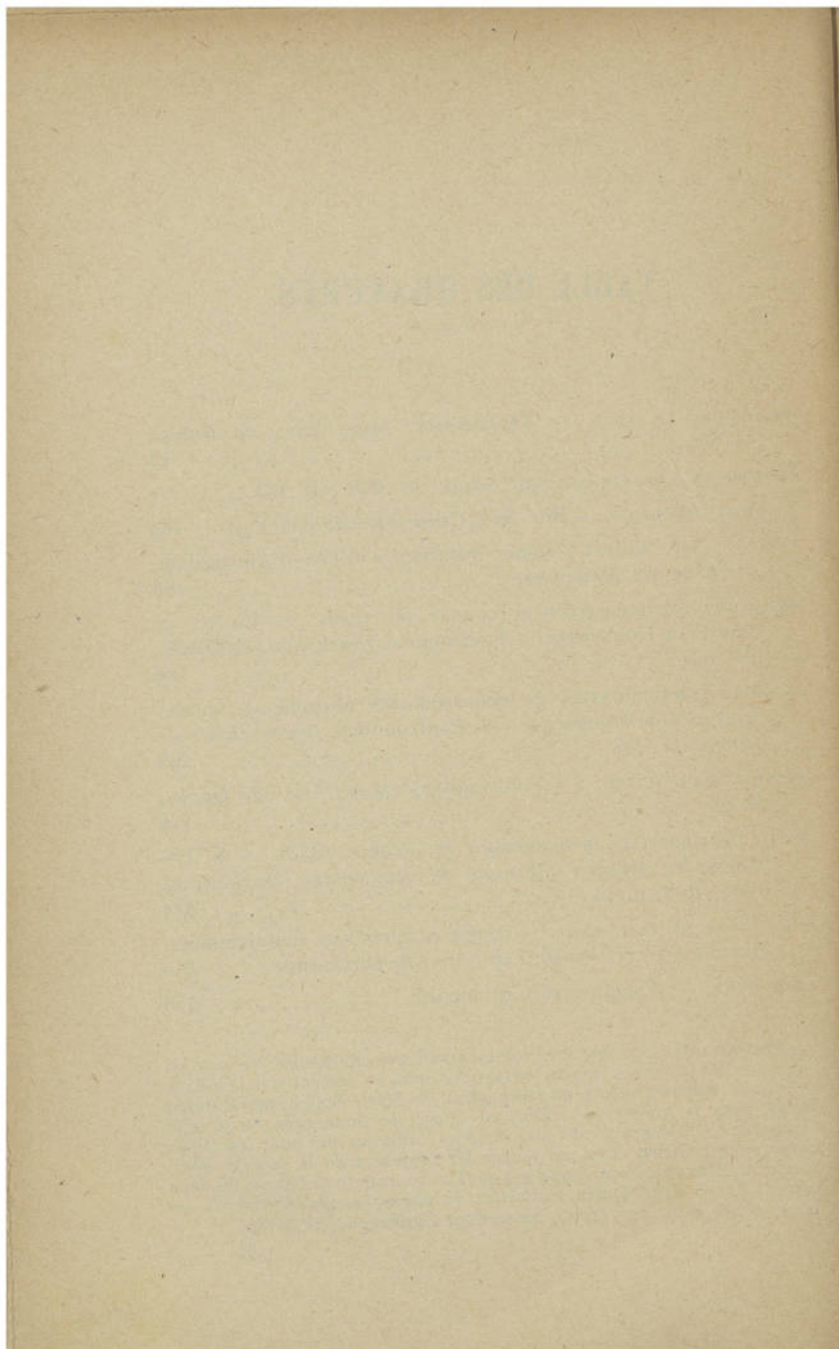


TABLE ANALYTIQUE DES MATIÈRES

DU TOME DEUXIÈME

INTRODUCTION.....	5
-------------------	---

CHAPITRE PREMIER

L'ORGANISATION DE LA CONQUÊTE

I. — L'OUTILLAGE DU PORT :

Etat lamentable du port en 1662. — Comblement de la fosse de Mardick. — Le port encombré de navires. — L'œuvre de Vauban. — Le chenal. — L'arsenal de la Marine et ses annexes..... 11

II. — LA POLITIQUE D'ASSIMILATION ET LA POPULATION MARITIME :

Le voyage du roi (décembre 1662). — Maintien des anciennes franchises. — Respect des coutumes et des usages locaux. — Le peuple est favorable à la domination française. — Le rétablissement du commerce. — Les gens de mer émigrés rentrent à Dunkerque. — Afflux de marins étrangers. — Les capitaines. — Alexandre Jacobsen et François Panetié..... 19

III. — LES INCONVÉNIENTS DE LA NEUTRALITÉ :

Les singularités de l'alliance hollandaise. — Les mésaventures des marchands français. — L'exaspération des armateurs. — L'hostilité des Anglais. — Louis XIV se joint à la Hollande et déclare la guerre à l'Angleterre (26 janvier 1666)..... 28

CHAPITRE II

GUERRE CONTRE L'ANGLETERRE ET GUERRE
DE DÉVOLUTION (1666-1668).

I. — LES ÉCHOS DE LA GRANDE GUERRE :

François Panetié et Alexandre Jacobsen gardent la fosse de Mardick. — On entend tonner le canon des grandes batailles. — La Manche est « toute remplie » de capres ennemis : Panetié est chargé de les poursuivre avec une division de quatre frégates..... 33

II. — DUNKERQUOIS CONTRE OSTENDAIS :

Les difficultés suscitées aux Dunkerquois par le marquis de Castel-Rodrigo. — Alexandre Jacobsen arrêté à Ostende. — Les villes des Pays-Bas espagnols organisent un commerce frauduleux. — L'activité des corsaires d'Ostende. — Colbert encourage les armateurs particuliers, mais presque tous les capitaines servent à l'étranger, et principalement sous Ruiter. — Aventures et ruses de Ruiter à ses débuts. — Efforts de Louis XIV pour ramener les gens de mer à Dunkerque. — Gratifications aux capitaines. — La rançon des prisonniers conduits à Dunkerque. — La paix d'Aix-la-Chapelle. — La navigation en guerre et marchandises..... 37

III. — LE RENVERSEMENT DES ALLIANCES :

Colbert poursuit sa politique économique. — Il veut reconstituer l'ancienne escadre de course à Dunkerque (1669). — Long séjour du roi : il contrôle l'exécution de formidables travaux de défense, et réinstalle à Dunkerque le siège d'Amirauté transféré à Gravelines après l'évacuation de 1658 (mai-août 1671). — La tension avec la Hollande. — Instructions significatives données à Panetié. — La déclaration de guerre (6 avril 1672)..... 46

CHAPITRE III

LA GUERRE DE HOLLANDE
(1672-1678)

I. — LES CORSAIRES ENNEMIS :

Les barques-longues de Dunkerque à l'armée navale. — Secours que le vice-amiral d'Estrées tire du port. — Le grand nombre et l'activité des corsaires hollandais. — Les corsaires ostendais infestent la côte française, de Dunkerque à Saint-Valery..... 49

II. — LA COURSE SE RELÈVE A DUNKERQUE :

Par suite de l'insuffisance de navires, les Dunkerquois manquent les belles occasions. — Les matelots sont revenus. — Les capres retrouvent leur ancienne audace, et Colbert les donne en exemple aux Malouins. — Mesures favorables à la course. — Les conditions du prêt des vaisseaux du roi aux particuliers. — Les exploits des barques-longues ; Dantzé et Pierre Loeillot..... 52

III. — L'ESCADRE DU PAS-DE-CALAIS :

La première réalisation du projet de Colbert : formation de l'escadre du Pas-de-Calais. — Elle est confiée à François Panetié. — L'incendie de l'*Entendu* (février 1675)..... 58

IV. — LE SABOTAGE D'UN VAISSEAU DU ROI :

La population maritime de Dunkerque. — Les mesures contre les déserteurs. — Les marins flamands profitent de leur situation frontalière. — Leur mauvais esprit. — Willem Pieters, un pillard, devient un traître dangereux. — L'attitude du Magistrat. — Difficulté des levées. — Premiers incidents. — Etablissement de l'inscription maritime (1673). — Emigration des gens de mer. — Des bruits malveillants circulent. — L'ordre et la clarté en matière de comptabilité provoquent le mécontentement des armateurs. — Incidents violents : les frères Omaer ; Roger Hereford, armateur et consul d'Angleterre. — L'embargo pour la levée de l'équipage du *Croissant*. — L'émotion à Dunkerque à la nouvelle de l'incendie de l'*Entendu*. — Le feu avait déjà pris une première fois. — Le 26 février 1675 tombe un mardi-gras. — Le feu ! — Sauvetage des débris. — Matelots flamands et français dans les auberges d'Angleterre. — L'enquête, le procès, et le jugement de l'intendant de Picardie. — Les coupables sont loin. — Pas un marin flamand n'approchera le roi pendant la visite de l'*Entreprenant*. — Les armateurs sont matés, et les capitaines surveillés. — Jean Bart découvre à Colbert le secret du cœur des matelots flamands..... 62

V. — LES CAMPAGNES DE PANETIÉ (1675-1678) :

L'escadre du Pas-de-Calais reconstituée. — Le combat du chevalier de Béthune (18 mai 1675). — Les Anglais cherchent Panetié pour l'obliger à saluer ou à combattre. Panetié blessé en combattant (18 juin 1675). — La mer est libre en 1676 pour les corsaires d'Ostende et de Zélande. — Les capitaines capres, les équipages, les navires, les possibilités d'armement. — L'armateur Omaer traite avec le roi. — La campagne du capitaine de La Preille (août-septembre 1676). — Croisières de Panetié (janvier 1678) et de Deleau

(février 1678). — Jean Omaer propose la destruction de la pêche-rie des Hollandais. — La question de la liberté de la pêche. — La trêve pêcheresse est proclamée, mais nul ne s'y conforme. — Omaer a la direction de l'entreprise. — L'escadre prend un convoi de Rotterdam et disperse les pêcheurs (avril-juin 1678). — Un coup manqué à l'embouchure de la Tamise. — Panetié contre les balciniers hanséatiques. — La lâcheté des capitaines flamands qui l'accompagnent. — La prise de deux flûtes de Lubeck. — Panetié récompensé..... 83

VI. — LE BILAN DE LA COURSE. — L'HOSTILITÉ DE L'ANGLETERRE.
— LA PAIX DE NIMÈGUE :

Progression constante de la course. — Les Hollandais doivent garder leurs propres côtes. — Les Ostendais cessent d'armer. — Plusieurs escadres hollandaises aux trousses de Panetié. — Le bilan de la course. — La neutralité malveillante de l'Angleterre. — Louis XIV veut éviter les incidents, mais les Anglais les provoquent. — Les mésaventures de Selingue. — L'Amirauté anglaise favorise le commerce masqué des Hollandais. — Préparatifs de guerre. — Les projets de l'intendant Hubert. — Les matelots d'Ostende et de Zélande affluent à Dunkerque. — Mais la guerre n'éclate pas, et la paix de Nimègue est signée (1678). — Courses contre les Danois, et paix générale (1679)..... 105

VII. — LA VISITE DU ROI (JUILLET 1680) :

Colbert triomphe. — *L'Entreprenant*. — Le roi visite le port et l'arsenal de la Marine. — Combat simulé de *l'Adroit* et de *la Serpente*. — Louis XIV déclare que bientôt Dunkerque sera « le plus beau lieu du monde »..... 115

CHAPITRE IV

LES ORIGINES ET LES DÉBUTS DE JEAN BART

I. — LES ORIGINES :

Vauban fait la connaissance d'un jeune capitaine capre que sa bravoure a mis hors de pair. — Le nom de Bart. — Il y en a beaucoup en Flandre. — Une grande famille de marins porte ce nom. On les rencontre dès le début du XVI^e siècle. — Le bisayeul de Jean Bart, ses descendants, et leurs alliances. — Une lignée de capitaines corsaires..... 119

II. — LES PREMIÈRES CAMPAGNES DE JEAN BART :

Après 1646, les Bart servent en Hollande. — Jean Bart prend part à l'expédition de la Tamise sous Ruiter (1667). — Il découvre la tactique qu'il suivra toujours contre les Hollandais et contre les Anglais. — Jean Bart et son ami Charles de Keiser demeurent en Hollande, malgré les ordonnances de rappel. — Ils reviennent à Dunkerque à la déclaration de guerre (6 avril 1672). — Ils sortent aussitôt du rang. — Jean Bart est le lieutenant du brave Willem Dorne, qui lui fait obtenir son premier navire (mars 1674). — La première croisière du *Roi David* est un succès. — Jean Bart passe sur la frégate la *Royale*. — Il prend l'habitude de s'attaquer à plus fort que lui. — Le premier de ses exploits signalé à Versailles (janvier 1675). — Il épouse Nicole Gouttière. — Jean Bart, Charles de Keiser, Willem Dorne, Alexandre Jacobsen croisent souvent en compagnie. — Une série de mésaventures se termine par la perte de la *Royale* (septembre 1675). — Ses armateurs consolent Jean Bart en lui donnant une plus forte frégate, la *Palme*. — Avec une escadre de camarades, il prend un convoi flossinguois et met en fuite deux vaisseaux de guerre ostendais (mars 1676). — Son combat contre le *Neptune* lui vaut une chaîne d'or du roi (septembre 1676). — La *Palme* est mise hors de service, et Jean Bart commande le *Dauphin* (novembre 1677). — Les pêcheurs et les marchands ennemis lui paient un lourd tribut. Jean Bart ne ménage pas sa personne au combat où il prend le *Schiedam*, frégate de guerre de l'Amirauté de Rotterdam (mars 1678). — La campagne d'été du *Mars*. — Le bilan des prises et rançons de Jean Bart pendant la guerre de Hollande. — Le roi lui accorde un brevet de lieutenant de vaisseau dans la Marine royale (5 janvier 1679)..... 126

CHAPITRE V

LE COMMERCE DE CADIX. — LES BARBARESQUES
(1680-1688)

I. — LE RELÈVEMENT DU COMMERCE :

La politique économique de Colbert. — Les commerçants favorisent la navigation masquée, pratiquent la contrebande et la fraude. — Les ordonnances, et les tempéraments qu'on y apporte suivant les cas. — On attire à Dunkerque les matelots étrangers. — L'intendant J.-B. Patoulet. — Le roi veut ruiner le commerce d'Ostende. 143

II. — JEAN BART CONTRE LES BARBARESQUES :

Les capitaines corsaires naviguent au long cours. — Jean Bart fait

le voyage de Cadix. — La situation et le rôle des Barbaresques. — Traité de Jean Omaer avec le roi. — Le commerce des têtes de Turc. — L'expédition de la *Vipère*, du *Dauphin* et de l'*Assurée*. — Au moment du combat, Jean Bart n'est pas secondé. — Il conduit ses prisonniers à Marseille (été 1680). — La trêve avec Salé. — Projets d'expéditions nouvelles : ils n'aboutissent pas..... 148

III. — OPÉRATIONS CONTRE LES ESPAGNOLS :

Des bruits tendancieux sont répandus par les Espagnols dans leurs provinces des Pays-Bas. — L'Espagne déclare la guerre à la France (décembre 1683). — Le roi accorde aux corsaires de Dunkerque le pavillon blanc à croix bleue au milieu. — Ils arment peu, vu le le maigre butin à faire sur les Espagnols. — La campagne des gardes-côtes. — D'Amblimont et Jean Bart commandent ceux de Dunkerque. — Le 21 juin 1684, Jean Bart enlève deux transports chargés de troupes et d'argent. — La trêve est signée le 24 septembre..... 157

IV. — LES LOISIRS DE LA PAIX :

Vauban aide à l'avancement de Jean Bart, promu capitaine de frégate le 15 août 1686. — Jean Bart réussit une opération commerciale qui lui vaut la jalousie active des négociants de Dunkerque et de Lille (1687). — Jean Bart est excédé de ces travaux sans gloire. — Il va à la chasse. — Difficultés avec le commandant de la place. 163

CHAPITRE VI

GUERRE DE LA LIGUE D'AUGSBOURG (1688-1689)

I. — L'ÉTAT DES TRAVAUX DU PORT :

L'œuvre de Vauban. — La rade. — Le chenal. — Les chantiers de construction. — Le maître-charpentier Hendricks à Versailles. — Les Caffiéri, maîtres-sculpteurs. — Crise économique. — L'amiral Evertsen visite Dunkerque (janvier 1688) 167

II. — LES PRÉPARATIFS DE GUERRE :

Armements espagnols. — Pêcheurs molestés. — On construit d'urgence des navires propres à la course. — Nouvelles de la mer. — Inquiétudes de l'intendant Patoulet. — L'enseigne de Vaux-Mimars et Jean Doublet assistent au débarquement de Jacques II à Ambleteuse (4 janvier 1689). — Les premières commissions en guerre

(5 octobre 1684). — Pierre Bart est le premier corsaire qui prend la mer sur la Méditerranée. — Pierre Delattre tire les premiers coups de canon aux Antilles. — Le service de renseignements. . . . 171

III. — JEAN BART ET FORBIN :

Le roi prête ses navires. — Il veut faire la guerre « en corsaire ». — Sur son ordre, Seignelay arme en course. Jean Bart sera son capitaine. — Projet abandonné contre la pêcherie hollandaise. — Jean Bart est le premier prêt. — Il envoie un « mémoire » à Seignelay — La mission des *Joux* et de la *Railleuse*. — Le chevalier d. Forbin. — Le combat du 22 mai 1689. — Jean Bart et Forbin faits prisonniers. — Leur sensationnelle évasion. — Une belle lettre de Vauban. — Jean Bart et Forbin promus capitaines de vaisseau. — Jean Bart se remarie (13 octobre 1689)..... 176

IV. — DEUX PETITES ESCADRES DE COURSE :

Situation difficile des capres. — Le sanglant combat de l'escadre de d'Amblimont (27 juillet 1689). — L'escadre de Jean Bart prend deux transports chargés de troupes (19 décembre 1689). — Une violente tempête..... 190

CHAPITRE VII

GUERRE DE LA LIGUE D'AUGSBOURG (1690-1693)

I. — BEVEZIERS :

Grands préparatifs maritimes. — L'escadre de Dunkerque, conduite à Brest par d'Amblimont, est incorporée à la flotte de d'Anfreville destinée pour Kingsale et Gork (mars-avril 1690). — Un mémoire de Jean Bart sur une entreprise à exécuter dans la rivière de Londres. — *L'Alcyon*, découverte de l'armée navale. — *Le Te Deum* à Saint-Eloi. — Un projet avorté. — Jean Bart râfle les baleiniers hambourgeois (septembre 1690). — Sa mission à Hambourg..... 197

II. — L'EXPÉDITION DE NEWCASTLE ET LA CAMPAGNE DE 1691 :

Anglais et Français sont renseignés sur leurs projets réciproques. — Sir Ralph Delaval fait échec à celui de Louis XIV. — Jean Bart obtient carte blanche pour exécuter le sien. — Les impatiences de Pontchartrain. — Jean Bart dépiste trente-neuf vaisseaux ennemis; de Méricourt ne peut sortir que lorsqu'ils sont chassés par le mauvais temps. — Douze capres se joignent à l'escadre royale. —

Leurs exploits. — La descente près de Newcastle. — Destruction de la pêcherie des ennemis. — Séjour de l'escadre à Bergen. — Pillage des prises. — Doublet se tire d'un mauvais pas. — Le retour. — Les insinuations de l'intendant..... 205

III. — PROJETS SUR L'ÉCOSSE. — UNE COURTE ET PRODUCTIVE CROISIÈRE (1692) :

Jean Bart à Versailles. — Mécontentement de Forbin. — Les conséquences de la bataille de La Hougue. — Trente vaisseaux ennemis assurent le blocus de Dunkerque. — Les incertitudes de Pontchartrain. Jean Bart demande « qu'on le laisse faire ». — Les tracasseries des officiers de plume. — L'amiral Russel menace Dunkerque. — Une croisière d'un mois rapporte plus de six cents mille livres..... 223

IV. — LE VOYAGE DE DANEMARK. — L'AFFAIRE DE LAGOS (1693) :

Jean Bart conduit en Danemarck les ambassadeurs du roi. — Nouvelles insinuations de Patoulet. — Jean Bart commande le *Glorieux* et se distingue à l'affaire de Lagos. — Démonstrations devant Malaga. — L'armée navale à Toulon. — Jean Bart et son fils rentrent à Dunkerque (23 septembre)..... 235

CHAPITRE VIII

GUERRE DE LA LIGUE D'AUGSBOURG
(1693-1694)

I. — LA QUESTION DU BLÉ :

Légère diversion sur Dunkerque. — Dangers d'incendie. — Le don gratuit des armateurs : donner et retenir ne vaut. — La disette du blé. — Les grains de la Baltique. — Le rôle des corsaires. — Le maquis des ruses pour masquer la marchandise. — Difficultés de l'approvisionnement. — Trahison des vaisseaux d'escorte et des maîtres des navires de blé. — La spéculation. — Jean Bart à Vleker. — Les prises du chevalier de Saint-Clair. — Jean Bart ramène à Dunkerque une première flotte de blé. — Il est fait chevalier de Saint-Louis (avril 1694)..... 241

II. — LE COMBAT DU TEXEL (29 juin 1694) :

Les nouvelles de la mer sont inquiétantes. — Les lords de l'Amirauté épient les moindres mouvements de Jean Bart. — Deux amiraux et

trois escadres croisent dans la mer du Nord pour l'arrêter. — Il doit ramener cent vingt navires de blé. — Le roi a confiance en son initiative. — Le départ retardé. — Quand Jean Bart rencontre la flotte de blé, elle a été prise par une escadre hollandaise plus forte que la sienne (27 juin). — « Il faut reprendre la flotte, ou y rester. » — L'ordre de bataille. — Le combat. — Traits de bravoure. — Le retour triomphal des héros. — Le procès des capitaines hollandais. — Les réserves de Pontchartrain. — L'indignation de Patoulet. — François Bart reçu par le roi. — La princesse de Conti. — Les récompenses : François Bart est fait enseigne, Jean Bart reçoit des lettres de noblesse. — La médaille commémorative..... 252

CHAPITRE IX

GUERRE DE LA LIGUE D'AUGSBOURG

(1694-1697)

I. — LE BOMBARDEMENT DE 1694 :

Le voisinage des Ostendais coûte cher aux corsaires. — L'indiscrétion du bourgmestre de Nieuport empêche la sortie de Jean Bart. — La tâche des vaisseaux de blocus est rude. — Le plan de l'Amirauté britannique. — Les machines de l'ingénieur Meesters. — Sir Cloudesley Shovel devant Dunkerque. — L'organisation de la défense. — Les princes du sang assistent à l'attaque. — Le maréchal de Villeroi en envoie le récit à Louis XIV. — Jean Bart tient le poste le plus dangereux. — L'insuccès des ennemis. — Jean Bart prend la mer, et ramène une flotte de blé..... 267

II. — LE BOMBARDEMENT DE 1695 :

La collaboration anglo-hollandaise ne va pas sans menus accrocs. — Le comte de Rellingue est nommé au commandement de la Marine à Dunkerque. — Il se met en mesure de repousser l'ennemi. — Les capres prennent et ramènent une flotte marchande. — Lord Berkeley reçoit l'ordre d'exécuter le plan du Conseil de guerre. — Il manque d'enthousiasme. — Il dispose de cent quatorze voiles. — Le courage du chevalier de Court de La Bruyère. — Insuccès complet du bombardement. — Jean Bart reçoit une pension de deux mille livres ; son fils est promu lieutenant de vaisseau..... 285

III. — LA CAMPAGNE DE 1696 :

Jacques II délivre des lettres de marque en France. — L'île de Bass. — Préparatifs d'une descente en Angleterre. — Les Anglais sont

exactement renseignés par leurs espions. — Les forces supérieures qu'ils mettent en mer font avorter le projet de descente. — Une escadre fine de voiles. — Jacques Vergier, commissaire de l'escadre, et Prince de la Poésie maritime. — Jean Bart traverse les vaisseaux du blocus. — Il détruit une flotte de la Baltique. — La fierté de sa manœuvre devant un ennemi qui pourrait l'écraser. — Il relâche à Conkalf. — Ouragans et vents forcés. — Cinquante-deux vaisseaux de guerre aux trousses de la petite escadre du Nord. — Les résultats de la campagne. — Jean Bart promu chef d'escadre le 1^{er} avril 1697 296

IV. — LE VOYAGE DE POLOGNE (1697) :

Quatorze corsaires ouvrent la campagne en enlevant une flotte d'Irlande. — Les Anglais veulent à toute force empêcher la sortie de l'Escadre du Nord. — Jean Bart doit passer à Dantzic le Prince de Conti. — Il promet de se moquer des ennemis, et tient sa promesse. — Le passage du Sund. — L'hostilité des Dantzickois. — Conti s'en retourne en France. — Les traités de Ryswick 315

CHAPITRE X

LA CAPRÉRIE ET LES CAPRES

(1688-1697)

I. — VAUBAN ET LA COURSE :

Vauban expose ses idées sur la Course dans son *Mémoire concernant la Caprerie*. — Coup d'œil d'ensemble sur la situation de la France. — Elle ne peut venir à bout de ses ennemis qu'en coupant le nerf de la guerre à l'Angleterre et à la Hollande ; la caprerie est le meilleur moyen de ruiner leur commerce. — La caprerie forme d'excellents officiers. — Il ne faut pas gêner les armateurs. — Lenteur des procédures. — Dérèglement des matelots. — La coutume d'Angleterre. — Les marchandises de prises. — Solutions que propose Vauban. — Les galères de l'Océan 327

II. — DE LA THÉORIE A LA PRATIQUE :

Encouragements donnés à la course. — Meilleure organisation. — L'Amirauté ; elle cherche à étendre sa compétence au détriment du Magistrat, de l'Intendant et des Amirautés voisines. — « Il n'y a pas de lieutenant de l'Amirauté à l'épreuve de cent pistoles. » —

Augmentation de la valeur des charges. — Les commis de l'Intendance s'intéressent dans les armements. — L'hôpital et la friponnerie de Bax. — La corruption espagnole est difficile à extirper; mauvaise foi des négociants; la navigation masquée. — Les armements et la liquidation des prises. — Rycx, Taverner, Pletz et compagnie. — La vente des marchandises de prises. — Recousses. 338

III. — LES CAPITAINES :

L'influence française crée l'ordre. — Le roi paie ses officiers; dettes, duels, rapports des officiers du roi avec les bourgeois et les capitaines capres. — Trois sortes de corsaires. — Beaucoup de poudre aux moineaux. — Les signaux et les pavillons. — La valeur des capitaines. — L'abordage. — Quelques exemples. — Croisières brillantes ou piteuses. — Les escadres et les partages; traités de compagnie. — Une bande de loups de mer. — Les pillages sont punis. — Un vieux récidiviste : Cornil Vackernier 362

IV. — LES ÉQUIPAGES :

Indépendance et indiscipline des marins flamands. — Les déserteurs. — Les marins étrangers; précautions prises contre eux. — Les avances. — Les mutineries. — L'autorité du roi est paternelle. — Elle protège les matelots contre ceux qui les exploitent. — Les mauvaises conditions hygiéniques du bord. — Les prisons et le régime des prisonniers. — Les religionnaires 396

V. — LES RÉSULTATS :

Jamais la course ne fut aussi florissante que pendant cette guerre. — Le tort causé à l'ennemi. — Clôture des comptes 418

CHAPITRE XI

LES BART

Une nombreuse famille de marins. — Six capitaines corsaires : Cornil, Jacques et Gaspard Bart, frères de Jean Bart; André, Pierre Bart l'Aîné, Pierre Bart le Jeune, ses cousins. — Les armateurs Jean-Baptiste et Gaspard-François Bart. — François Vandermesch, beau-frère de Jean Bart. — Pierre Bart, mathématicien et professeur d'hydrographie. — Le service de renseignements de Jean Bart 421

CHAPITRE XII

LES DERNIÈRES ANNÉES DE JEAN BART

(1697-1702)

I. — LES OCCUPATIONS DU TEMPS DE PAIX :

Liquidation des prisonniers et des prises. — Les gens de mer étrangers retournent chez eux. — Il serait inopportun d'assujettir les marins flamands à l'inscription maritime. — Marins français habitués à Dunkerque, et marins passagers. — On traque des forbans. — Le *Mémoire* de l'intendant Desmadris sur la Flandre flamingante. — Le commerce. — La franchise du port. — Jean Bart, commandant de la Marine à Dunkerque. — Il prend d'utiles mesures, mais fait preuve d'un détestable caractère. — Ses différends avec l'Amirauté, le commandant de place, le lieutenant de roi, l'intendant de la Marine et l'Intendant de la Province. — Les officiers sous ses ordres ne cherchent qu'à quitter Dunkerque. — Intervention de Pontchartrain auprès de Madame Bart..... 433

II. — LES PRÉPARATIFS DE GUERRE ET LA MORT DE JEAN-BART :

Difficultés avec Dantzig et avec les Barbaresques. — Louis XIV se prépare à recueillir la succession d'Espagne. — Armement d'une escadre du Nord. — Jean Bart à Nieuport et à Ostende. — Les corsaires de Dunkerque et d'Ostende se préparent à prendre la mer. — « Correspondants » à l'étranger; le guetteur du Blanc-Nez est rétabli. — Les corvettes vont aux nouvelles. — Jean Bart au Havre. — Le *Fendant* arrive à Dunkerque. — Mort de Jean Bart. — Jugements sur Jean Bart. — Bienfaits du roi à sa veuve et à ses enfants..... 445

III. — LA GLOIRE DE JEAN BART :

Comment elle fut dénaturée par Forbin, Richer, Eugène Sue, et les peintres de genre. — Comment M. Poirier (de Dunkerque) s'en servit pour édifier la sienne. — Comment elle échappa à la Terreur et voisina à table avec celle de Napoléon. — Le Romantisme fausse entr'autres, la physionomie du Corsaire, dont il fait un personnage de roman-feuilleton. — La figure historique de Jean Bart... 453

ANNEXES :

Lettre de représailles.....	463
Lettre de marque.....	465
Acte de caution.....	467
Billet de rançon.....	468

Écrou de l'otage d'une rançon.....	469
Arrêt de confiscation.....	470
Arrêt de mainlevée.....	471
Acte d'engagement des équipages.....	471
Lettre de marque hollandaise.....	473
Lettre de mer hollandaise.....	475
Lettre de santé hollandaise.....	476
Officiers-majors des escadres de Jean-Bart.....	477
CAPITAINES DE MER DE DUNKERQUE.....	485
TABLE DES GRAVURES.....	503

ACHEVÉ D'IMPRIMER

le huit décembre mil neuf cent treize

PAR

G. ROY

A POITIERS

pour le

MERCURE

DE

FRANCE

**EXTRAIT DU CATALOGUE
DES ÉDITIONS DV MERCVRE DE FRANCE**

Histoire — Critique — Littérature

Agathon L'Esprit de la Nouvelle Sorbonne.....	3.50	Exégèse des Lieux Communs	3.50	J.-A. Coulangheon Lettres à deux femmes.....	3.50
Hortense Allari de Méritens Lettres inédites à Sainte-Beuve.....	3.50	Le Fils de Louis XVI	3.50	Marcel Coulon Témoignages.....	3.50
Pierre D'Alheim Moussorgski.....	3.50	L'Inventable	3.50	Témoignages, II ^e série.....	3.50
Sur les pointes (mœurs russes)	3.50	Le Mendiant ingrat	5 »	Témoignages, III ^e série.....	3.50
Guillaume Apollinaire, Fernand Fleuret et Louis Perceau L'Enfer de la Bibliothèque Nationale.....	7.50	Mon Journal (pour faire suite au Mendiant Ingrat)	3.50	Cyrano de Bergerac Les plus belles pages de Cyrano de Bergerac.....	3.50
L'Arétin Les Plus belles Pages de l'Arétin.....	3.50	Pages choisies	3.50	Eugène Defrance Catherine de Médicis.....	3.50
Aurel Jean Dolent.....	4 »	Quatre Ans de Captivité à Cochons-sur-Marne	3.50	Charlotte Corday et la Mort de Marat.....	3.50
Henri Bachein Jules Renard et son Œuvre.....	0.75	Le Sang du Pauvre	3.50	La Conversion d'un Sans-Culotte	3.50
J. Barbey d'Aurevilly L'Esprit de J. Barbey d'Aurevilly.....	3.50	Le Vieux de la Montagne	3.50	La Maison de Madame Gourdan	3.50
Lettres à Léon Bloy	3.50	Léon Bocquet Albert Samain.....	3.50	Paul Deffor Remy de Gourmont et son Œuvre.....	0.75
Lettres à une Amie	3.50	Bottom Ainsi parlait Jérichoam.....	2 »	Eugène Demolder L'Espagne en auto.....	3.50
J.-M. Barrie Margaret Ogilvy.....	3.50	Georges Buisserot L'évolution idéologique d'Emile Verhaeren.....	0.75	René Descharmes et René Dumesnil Autour de Flaubert, 2 vol.....	7 x
Charles Baudelaire Lettres: 1841-1866.....	3.50	Mélanie Calvat Vie de Mélanie.....	3.50	Henry Detouche De Montmartre à Montserat (illustré).....	3.50
Œuvres posthumes	3.50	Gaston Capon Les Vestris.....	3.50	Dostolevski Correspondance et Voyage à l'étranger.....	7.50
Léon Bazaigette Walt Whitman. L'Homme et son œuvre.....	7.50	Louis Cario et Ch. Régismanset L'Exotisme.....	3.50	Pierre Dufay Victor Hugo à vingt ans.....	3.50
Dimbri de Benckendorff La Favorite d'un Tzar.....	3.50	Jane Carlyle Jane Welsh Carlyle.....	3.50	Georges Duhamel Paul Claudel.....	2.50
Patrice Berrichon Jean-Arthur Rimbaud.....	3.50	Thomas Carlyle Lettres de Thomas Carlyle à sa mère.....	3.50	Edouard Dujardin La Source du Fleuve chrétien.....	3.50
La Vie de Jean-Arthur Rimbaud	3.50	Lettres d'Amour de Jane Welsh et de Thomas Carlyle, 2 vol.	7 x	Louis Dumur Les Enfants et la Religion.....	9.50
Albert de Bersaucourt Etudes et Recherches.....	3.50	Olivier Cromwell, sa Correspondance, ses Discours, I	3.50	Georges Duviquet Hélogabale.....	3.50
Les Pamphlets contre Victor Hugo	3.50	Olivier Cromwell, sa Correspondance, ses Discours, II	3.50	Georges Eekhoud Les Libertins d'Anvers.....	3.50
Louis Bertrand Gustava Flaubert.....	3.50	Eugène Carrière Ecrits et Lettres choisies.....	3.50	M. Esch L'Œuvre de Maurice Maeterlinck.....	0.75
Ad Van Bever et Paul Léantaud Poètes d'aujourd'hui. <i>Horaceux choisis</i> 2 vol.....	7 »	Félix Castiglai et Victor Ridendo Petit Musée de la Conversation.....	3.50	Edmond Fazy et Abdul Halim Memtoun Anthologie de l'amour turc.....	3.50
Ad. Van Bever et Ed. Sansot-oriand Œuvres galantes des Cou-teurs italiens.....	3.50	Fernand Caussy Laclos.....	3.50	Gauthier Perrières François Coppée et son œuvre.....	
Œuvres galantes des Cou-teurs italiens II^e série	3.50	F.-A. Cazals et Gustave Le Rouge Les Derniers jours de Paul Verlaine.....	3.50	André Fontaines Histoire de la Peinture française au XIX ^e siècle.....	
Léon Bloy L'Âme de Napoléon.....	3.50	Charles Cestre Bernard Shaw et son œuvre.....	3.50	Paul Frenetoux Dans sa chambre de Napoléon mourant.....	
Le Couronnement de la Mort	2 »	Chamfort Les plus belles pages de Chamfort.....	3.50	Edouard Ganche Frédéric Chopin.....	
Celle qui pleure	8.50	Paul Claudel Connaissance de l'Est Art poétique.....	2.50		
Les Dernières Colonnes de l'Eglise	3.50	Jean des Cognets La Vie intérieure de Lantini.....	3.50		
		Charles Collé Journal historique inédit.....	7.50		
		Vicomte de Colleville Un Cahier inédit du journal d'Eugénie de Guern.....	2 »		

Ernest Gaubert et Jules Véra	Alexandre Herzen	Voiture et les années de gloire de l'Hôtel de Rambouillet.....	3.50
Anthologie de l'Amour Provençal.....	Pages choisies.....	3.50	3.50
André Gide	Albert Heumann	Henri Malo	
Oscar Wilde.....	Le Mouvement littéraire Belge.....	Les Corsaires.....	3.50
Prétextes, <i>Réflexions sur quelques points de Littérature et de Morale</i>	Robert d'Humières	Les Corsaires Dunkerquois et Jean-Bart.....	3.50
Nouveaux Prétextes.....	L'Île et l'Empire de Grande-Bretagne.....	René Martineau	
A. Gilbert de Voisins	François Jammes	Tristan Corbière.....	3 »
Sentiments.....	Ma Fille Bernadette.....	Ferdinand de Martino	
Comte de Gobineau	H. Jellnek	Anthologie de l'amour arabe.....	3.50
Pages choisies.....	La Littérature tchèque contemporaine.....	Henri Massis	
Edmond Gosse	Virgile Jozz	La Pensée de Maurice Barrès.....	0.75
Père et Fils.....	Fragonard, <i>Mœurs du XVIII^e siècle</i>	Masson Forestier	
Jean de Gourmont	Watteau, <i>Mœurs du XVIII^e siècle</i>	Autour d'un Racine ignoré.....	7.50
Henri de Régnier et son œuvre.....	Rudyard Kipling	Camille Mauclair	
Muses d'aujourd'hui.....	Lettres du Japon.....	Jules Laforgue.....	2.50
Remy de Gourmont	Paul Lafond	Édouard Mayniel	
Le Chemin de Valours, <i>Nouvelles Dissociations d'Idées</i>	L'Aube Romantique.....	Casanova et son temps.....	3.50
La Culture des Idées.....	Laclos	La Jeunesse de Flaubert.....	3.50
Dante, Béatrice et la Poésie amoureuse.....	Lettres inédites.....	La Vie et l'Œuvre de Guy de Maupassant.....	3.50
Dialogues des Amateurs (Épilogues, 1 ^{re} série)....	Jules Laforgue	Henri Mazel	
Épilogues, <i>Réflexions sur la vie (1895-1898)</i>	Mélanges posthumes.....	Ce qu'il faut lire dans sa vie.....	3.50
Épilogues, <i>Réflexions sur la vie (1899-1904)</i>	Wanda Landowska	Jean Mella	
Épilogues, <i>Réflexions sur la vie (1902-1904)</i>	Musique ancienne.....	Les Idées de Stendhal.....	3.50
Épilogues, 1905-1912. Vol. complém.....	Pierre Lasserre	Stendhal et ses commentateurs.....	3.50
Esthétique de la langue française.....	La Doctrine officielle de l'Université.....	La Vie amoureuse de Stendhal.....	3.50
Livre des Masques, <i>Portraits symbolistes</i>	Le Romantisme français.....	George Meredith	
Le II ^e Livre des Masques, Nouveaux Dialogues des Amateurs (Épilogues, 1 ^{re} série).....	Marius-Ary Leblond	Essai sur la Comédie.....	2 »
Le Problème du Style.....	Leconte de Lisle.....	Adrien Mithouard	
Promenades littéraires (I).....	G. Le Cardonnell et Ch. Vellay	Le Tourment de l'Unité.....	3.50
Promenades littéraires (II).....	La Littérature contemporaine (1905).....	Albert Mockel	
Promenades littéraires (III).....	Edmond Lepelletier	Propos de Littérature.....	3 »
Promenades littéraires (IV).....	Histoire de la Commune de 1871. I.....	Jean Moréas	
Ch.-M. Des Granges	Histoire de la Commune de 1871. II.....	Esquisses et Souvenirs.....	3.50
La Presse littéraire sous la Restauration.....	Histoire de la Commune de 1871. III.....	Réflexions sur quelques Poètes.....	3.50
Maurice de Guérin	Paul Verlaine, sa Vie, son Œuvre.....	Variations sur la Vie et les Livres.....	3.50
Les plus belles pages de Maurice de Guérin.....	Émile Zola, sa Vie, son Œuvre.....	Eugène Morel	
Frédéric Harrison	Loyson-Eridet	Bibliothèques, 2 vol. in-8 ^e	15 »
John Ruskin.....	Mœurs des Diurnales. <i>Traité de Journalisme</i>	Charles Morice	
Henri Heine	Jean Lucas-Dubretton	Eugène Carrière.....	3.50
Les plus belles pages de Henri Heine.....	La Disgrâce de Nicolas Machiavel.....	Jacques Morland	
A.-Ferdinand Herold	Émile Magne	Enquête sur l'Influence allemande.....	3.50
Le Livre de la Naissance, de la Vie et de la Mort de la Bienheureuse Vierge Marie.....	L'Esthétique des Villes.....	Gabriel Mourey	
	Madame de Chatillon.....	Le Village dans la Pinède.....	3.50
	Madame de la Suze.....	Alfred de Musset	
	Madame de Villedieu.....	Correspondance.....	3.50
	Le Plaisant Abbé de Boisrobert.....	Les plus belles pages d'Alfred de Musset.....	3.50
	Scarron et son milieu.....	Lettres d'amour à Aimée d'Alton.....	3.50
	Voiture et les origines de l'Hôtel de Rambouillet.....	Œuvres complémentaires.....	3.50
		Napoléon	
		Napoléon raconté par lui-même, 2 vol.....	7 »
		Gérard de Nerval	
		Correspondance.....	3.50
		Les plus belles pages de Gérard de Nerval.....	3.50

Alfredo Niceforo	André Rouveyre	Stendhal
Le Génie de l'Argot..... 3.50	Visages des Contemporains. 3.50	Les plus belles pages de Stendhal..... 3.50
Léon Paschal	John Ruskin	Casimir Strylenski
Esthétique nouvelle fondée sur la psychologie du génie 7.50	La Bible d'Amiens..... 3.50	Soirées du Stendhal-Club.. 3.50
	Sésame et les Lys..... 3.50	Casimir Strylenski et Paul Arbelet
Péladan	Saadi	Soirées du Stendhal-Club (2 ^e série)..... 3.50
Les Idées et les Formes... 3.50	Le Jardin des Fruits..... 3.50	Tallemant des Réaux
Hubert Pernot	Jules Sagerei	Les plus belles pages de Tallemant des Réaux.... 3.50
Anthologie populaire de la Grèce moderne..... 3.50	Les Grands Convertis..... 3.50	Archag Tchobantian
Edmond Pilon	Saint-Amant	Les Trouvères arméniens.. 3.50
Francis Jammes et le Sentiment de la Nature..... 0.75	Les plus belles pages de Saint-Amant..... 3 »	La Vie et le Rêve..... 3.50
Muses et Bourgeoises de jadis..... 3.50	Saint-Evremond	Tei-San
Portraits tendres et pathétiques..... 3.50	Les plus belles pages de Saint-Evremond..... 3.50	Notes sur l'Art japonais : La Peinture et la Gravure... 3.50
Camille Piton	Saint-Simon	Notes sur l'Art japonais : La Sculpture et la Ciselure... 3.50
Paris sous Louis XV..... 3.50	Les plus belles pages de Saint-Simon..... 3.50	Adolphe Thalasso
Paris sous Louis XV (II)... 3.50	Sainte-Beuve	Anthologie de l'Amour asiatique..... 3.50
Paris sous Louis XV (III)... 3.50	Lettres inédites à M. et M ^{me} Juste Olivier..... 3.50	Le Théâtre Libre..... 3.50
Paris sous Louis XV (IV)... 3.50	P. Saintyves	Théophile
Pierre-Paul Plan	Les Reliques et les Images légendaires..... 3.50	Les plus belles pages de Théophile..... 3 »
Jean-Jacques Rousseau raconté par les gazettes de son temps..... 3.50	Léon Séché	Tolstoï
Georges Polti	Alfred de Musset, I. L'Homme et l'Œuvre, les Camarades; II. Les Femmes. 2 vol..... 7 »	Vie et Œuvre, Mémoires, 3 vol..... 10.50
Les trente-six situations dramatiques..... 3.50	Les Amitiés de Lamartine.. 3.50	Tristan L'Hermite
J.-G. Prodhomme	Le Cénacle de Joseph Delorme, 2 vol..... 7 »	Les plus belles pages de Tristan L'Hermite... 3 »
Écrits de Musiciens..... 3.50	Le Cénacle de la Muse Française..... 3.50	Jules Troubat
Henri de Régnier	Delphine Gay..... 3.50	Sainte-Beuve et Champfleury 3.50
Discours de Réception à l'Académie française..... 1 »	Hortense Allart de Méritens 3.50	La Salle à manger de Sainte-Beuve..... 3.50
Figures et Caractères..... 3.50	La Jeunesse dorée sous Louis-Philippe..... 3.50	Octave Uzanne
Portraits et Souvenirs..... 3.50	Lamartine (1816-1830)..... 3.50	Le Célibat et l'Amour.... 3.50
Sujets et Paysages..... 3.50	Madame d'Arbouville..... 3.50	Parisiennes de ce temps.. 3.50
Réfil de la Bretonne	Sainte-Beuve, I. Son Esprit, ses Idées; II. Ses Mœurs. 2. vol..... 3.50	A. Van Gennep
Les plus belles pages de Réfil de la Bretonne. 3.50	Alphonse Séché et Jules Bertaut	La Question d'Homère.... 0.75
Cardinal de Retz	L'Évolution du Théâtre contemporain..... 3.50	Jean Variot
Les plus belles pages du Cardinal de Retz..... 3.50	Octave Séré	L'Œuvre d'Élémer Bourges. 1 »
Arthur Rimbaud	Musiciens français d'aujourd'hui..... 3.50	E. Vigié-Lecocq
Lettres de Jean-Arthur Rimbaud..... 3.50	Nahum Slousch	La Poésie contemporaine 1884-1896..... 3.50
André Rouveyre	La Poésie lyrique hébraïque contemporaine..... 3.50	Léonard de Vinci
Exécution secrète d'un peintre par ses confrères. 1 »	Joseph de Smet	Textes choisis..... 3.50
William Ritter	Lafcadio Hearn..... 3.50	Jean Viollis
Études d'Art étranger.... 3.50	Georges Soulié	Charles Guérin..... 2 »
Rivarol	Essai sur la Littérature Chinoise..... 3.50	Tancredé de Visan
Les plus belles pages de Rivarol..... 3.50	Robert de Souza	L'Attitude du Lyrisme contemporain..... 3.50
E. de Rougemont	La Poésie populaire et le Lyrisme sentimental.... 3.50	Oscar Wilde
Villiers de l'Isle-Adam.... 3.50		De Profundis, précédé de Lettres écrites de la prison et suivi de la Ballade de la Geôle de Reading..... 3.50
		Stefan Zweig
		Emile Verhaeren, sa Vie, son Œuvre..... 3.50

Collection de Romans

Claire Albane		Charles Derennes	Le Pâmerin du Silence	3 50	
L'Amour tout simple.....	3 50	L'Amour Jesse.....	Sixtine.....	3 50	
Anonyme		Le Peuple au Pôle	3 50	Le Songe d'une femme	3 50
Lettres d'amour d'une Anglaise	3 50	Dostolevski		Thomas Hardy	
Aurel		Carnet d'un Inconnu	3 50	Barbara	3 50
Les Jeux de la Flamme	3 50	Le Double	3 50	Frank Harris	
Marcel Batilliat		Édouard Ducoté		Montés le Matador	3 50
La Beauté	3 50	Aventures	3 50	Lafcadio Hearn	
Chair mystique	3 50	Édouard Dujardin		Chita	3 50
La Joie	3 50	L'Initiation au Pêché et à l'Amour	3 50	Fantômes de Chine	3 50
La Vendée-aux-Geodts	3 50	Les Lauriers sont coupés	3 50	Feuilles éparses de litté- rures étranges	3 50
Versailles-aux-Fantômes	3 50	Louis Dumur		Kotto	3 50
Maurice Beaubourg		Le Centenaire de Jean-Jacques	3 50	Kwaidan	3 50
Dieu ou pas Dieu	3 50	Un Coco de génie	3 50	La Lumière vient de l'O- rient	3 50
La rue Amoureuse	3 50	L'École du Dimanche	3 50	A. Ferdinand Herold	
Moysius Bertrano		Pauline ou la liberté de l'Amour	3 50	L'Abbaye de Sainte-Aphro- dise	2 »
Le Espard de la Nuit	3 50	Les trois demoiselles du pé- re Maire	3 50	Les Contes du Vampire	3 50
Alla Berzoff		Georges Eekhoud		Maurice Hewlett	
Tamara	3 50	L'Autre Vue	3 50	Amours charmantes et cru- elles	3 50
J.-W. Blenstock et D'A.		Le Cycle patibulaire	2 50	Charles-Henry Hirsch	
Skarvan		Escal-Vigor	3 50	La Possession	3 50
Au Pied de l'Échafaud	3 50	La Fanense d'amour	3 50	La Vierge aux tulipes	3 50
Leon Bloy		Mes Communions	3 50	Edmond Jaloux	
La Femme pauvre	3 50	Albert Erlande		L'Agonie de l'Amour	3 50
R.-Gaston Charles		Jolie Personne	3 50	L'École des Mariages	3 50
La Danseuse nue	3 50	Le Paradis des Vierges sa- ges	3 50	Le Jeune Homme au Masque	3 50
Judith Cladel		Laurent Evrard		Les Sangreux	3 50
Confessions d'une Amante	3 50	Le Danger	3 50	Francis Jammes	
Mrs W.-K. Clifford		Une Leçon de Vie	3 50	Pensée des Jardins	2 »
Lettres d'amour d'une Fem- me du monde	3 50	Gabriel Faure		Pomme d'Anis	2 »
Joseph Conrad		La Dernière Journée de Sappho	3 50	Le Roman du Lièvre	3 50
L'Agent secret	3 50	André Fontalnas		Alfred Jarry	
Le Nègre du Narcisse	3 50	Les Étangs Noirs	3 50	Les Jours et les Nuits	3 50
J. A. Coulangheon		L'Indecs	3 50	Lucien Jean	
Le Régain de Gö	3 50	L'Ornement de la Solitude	2 »	Parmi les Hommes	3 50
L'Inversion sentimentale	3 50	André Gide		Albert Juhellé	
Les Jeux de la Préfecture	3 50	L'Immoraliste	3 50	La Crise virile	3 50
Stephen Crane		Les Nourritures Terrestres	3 50	Gustave Kahn	
La Conquête du Courage	3 50	La Porte étroite	3 50	Le Conte de l'Or et du Si- lence	3 50
Gaston Danville		Le Prométhée mal enchaîné	2 »	Rudyard Kipling	
L'Amour Magicien	3 50	Le Voyage d'Urien, suivi de Paludes	3 50	Actions et Réactions	3 50
Contes d' Au-delà	6 »	A. Gilbert de Voisins		Les Bâisseurs de Ponts	3 50
Le Parfum de volupté	3 50	La Petite Angoisse	3 50	Le Chat Maltais	3 50
Les Reflets du Miroir	3 50	L'Angoisse	3 50	L'Histoire des Gadshy	3 50
Jacques Daurelle		L'Annonciateur de la Tem- pête	3 50	L'Homme qui voulait être roi	3 50
La Troisième Héloïse	3 50	Les Déchus	3 50	Kim	3 50
Albert Delacour		Les Vagabonds	3 50	Le Livre de la Jungle	3 50
L'Évangile de Jacques Clé- ment	3 50	Varenka Olessova	3 50	Le Second Livre de la Jun- gle	3 50
Le Pape rouge	3 50	Jean de Gourmont		La plus belle Histoire du monde	3 50
Le Roy	3 50	La Tolosa d'Or	3 50	Le Retour d'Imrey	3 50
Louis Delattre		Remy de Gourmont		Stalky et Cie	3 50
La Loi de Pêché	3 50	Les Chevaux de Diomède	3 50	Sur le Mur de la Ville	3 50
Grazia Deledda		Un Cour virginal	3 50	Hubert Krains	
Les Tentations	3 50	Couleurs	3 50	Amours rustiques	3 50
Charles Demange		Histoires magiques	3 50	Le Pain noir	3 50
Le Livre de Désir	2 »	Une Nuit au Luxembourg	3 50	Marie Krysinaka	
Eugène Demolder		D'un Pays lointain	3 50	La Force du Désir	3 50
L'Arche de M. Cheunns	2 »			Laclos	
Le Jardinier de la Pompa- dour	3 50			Les Liaisons dangereuses (édition collationnée sur le manuscrit)	3 50

A. Lacoïn de Villemorin. et D' Khalil-Khan	Pierre de Querlon et Charles Verrier	Marcel Schwob
Le Jardin des Béhives..... 3.50	Les Amours de Loucippe et de Clitophon..... 3.50	La Lampe de Psyché..... 3.50
Jules Latorque	Pierre Quillard	Emile Stcard
Moralités légendaires, sur- ties des <i>Deux Pigeons</i> 3.50	Les Mimes d'Herondas..... 2 »	Les Marchands..... 3.50
Enrique Larreta	Thomas de Quincey	R.-L. Stevenson
La Gloire de don Ramire .. 3.50	De l'Assassinat considéré comme un des Beaux-Arts 3.50	La Flèche noire..... 3.50
Pierre Lasserre	Rachilde	Ivan Siranik
Mari de Savelade..... 2 »	Contes et Nouvelles..... 3.50	L'Appel de l'Eau..... 3.50
Paul Loutaud	Le Dessous..... 3.50	Auguste Strindberg
Le Petit Ami..... 3.50	L'Heure sexuelle..... 3.50	Axel Borg..... 3.50
Georges Le Cardonnell	Les Hora nature..... 3.50	Inferno..... 3.50
Les Soutiens de l'Ordre... 3.50	L'imitation de la Mort..... 3.50	Jean de Tinan
Camille Lemouétié	La Jongleuse..... 3.50	L'Exemple de Ninon de Len- cios amoureux..... 3.50
La Petite Femme de la Mer 3.50	Le Meneur de Louves..... 3.50	Penses-tu réussir?..... 3.50
Alfred Machard	La Saugiente ironie..... 3.50	P.-J. Toulet
Les Cent Gosses..... 3.50	Son Printemps..... 3.50	Mon amie Nane..... 3.50
Henri Mito	La Tour d'Amour..... 3.50	Les Tendres Ménages..... 3.50
Les Messieurs du Cabinet. 3.50	Hugues Rebell	Mark Twain
Les Dauphins du jour..... 3.50	Le Diable est à table..... 3.50	Le Capitaine Tempête..... 3.50
Les Surprises du Bachelier Petrucio..... 3.50	Henri de Regnier	Contes choisis..... 3.50
Raymond Marival	Les Amants Singuliers... 3.50	Exploits de Tom Sawyer detective..... 3.50
Chair d'Ambre..... 3.50	L'Amphisbène..... 3.50	<i>Le Legs de 30000 dollars</i> 3.50
Le Col, <i>Mours kabyles</i> 3.50	Le Bon Plaisir..... 3.50	Un Pari de Milliardaires... 3.50
Max-Anely	La Ganne de Jaspé..... 3.50	Les Peterkins..... 3.50
Les Inimmémoriaux..... 3.50	Couleur du Temps..... 3.50	Plus fort que Sherlock Hol- mes..... 3.50
Charles Merkl	La Double Maîtresse..... 3.50	Le Président américain... 3.50
Margot d'Été..... 3.50	La Flambee..... 3.50	Arnold Van Gennep
Albert Mockel	Le Mariage de Minou..... 3.50	Les Demi-Savants..... 3.50
Contes pour les Enfants d'hier 3.50	Le Passe vivant..... 3.50	Eugene Vernon
Jean Morea	La Feur de l'Amour..... 3.50	Gisèle Chevreuse..... 3.50
Contes de la Vieille France. 3.50	Les Rencontres de M. de Breot..... 3.50	Villiers de l'Isle-Adam
Eugene Morel	Les Vacances d'un Jeune Homme sage..... 3.50	<i>Derniers Contes</i> 3.50
Les Boers..... 2 »	Jules Renard	Jean Viollis
Alain Morsang et Jean Meslière	<i>Le Vigneron dans sa Vigne</i> 3.50	Petit Cœur..... 2 »
La Mouette..... 3.50	Maurice Renard	H.-G. Wells
Marie et Jacques Nerval	Le Docteur Larna, sous-dieu 3.50	L'Amour et M. Lawisham... 3.50
Céline Langrot..... 3.50	Le Voyage Immobile..... 3.50	Anne Véronique..... 3.50
Novalis	William Ritter	<i>An Temps de la Comble</i> ... 3.50
Henri d'Offedingen..... 3.50	Fillette slovaque..... 3.50	La Burlesque Equipee du Cycliste..... 3.50
Julien Ochsé	Leurs Lys et leurs Roses .. 3.50	Douze Histoires et un Rêve. 3.50
D'Œte en Œte..... 3.50	La Passante des Quatre Sai- sons..... 3.50	Écarts et Fantasmagories.. 3.50
Walter Pater	Jean Rodas	La Guerre dans les airs... 3.50
Portraits Imaginaires..... 3.50	Adolescents..... 3.50	La Guerre des Mondes..... 3.50
Pôladan	Lucien Rolmer	L'Histoire de M. Polly..... 3.50
La Licorne..... 3.50	Madame Fernoul et ses Hé- ritiers..... 2 »	Une Histoire des Temps à venir..... 3.50
Modeste et Vanité..... 3.50	J.-H. Rosny	L'Œte du Docteur Moreau... 3.50
Le Nimbe noir..... 3.50	Les Xipéchar..... 2 »	La Machine à explorer le Temps..... 3.50
Pérégrine et Pérégrin..... 3.50	Eugène Rouart	La Merveilleuse Visite... 3.50
Louis Pergaud	<i>La Villa sans Maîtres</i> 3.50	Miss Waters..... 3.50
De Goupil à Margot..... 3.50	Saint-Pol-Roux	Les Pirates de la Mer..... 3.50
La Guerre des Boutons..... 3.50	<i>De la Colombe au Corbeau</i> par le Paon..... 3.50	Place aux Géants..... 3.50
La Revanche du Corbeau... 3.50	Les Fées intérieures..... 3.50	Les Premiers Hommes dans la Lune..... 3.50
Pierre de Querlon	La Rose et les Epines du Chemin..... 3.50	Quand les dormeurs s'éveillaient 3.50
La Boule de Vermeil..... 3.50	Albert Samain	Willy et Colette Willy
Céline, fille des champs... 3.50	Contes..... 3.50	Claudine en ménage..... 3.50
Les Joux d'Hélène..... 3.50	Robert Scheller	Colette Willy
La Liaison fâcheuse..... 3.50	Les Frissonnantes..... 3.50	La Retraite sentimentale... 3.50
La Maison de la Petite Livia 3.50	Les Loisirs de Berthe Livoire 3.50	Sept Dialogues de Bêtes... 3.50
	Le Pêché mutuel..... 3.50	

Philosophie — Science — Sociologie

Edmond Barthélemy	L'Impulsion sexuelle.....	5 »	La Volonté de Puissance,	
Thomas Carlyle.....	L'Inversion sexuelle.....	5 »	2 volumes.....	7 »
Julien Benda	Le Monde des Rêves.....	3.50	Le Voyageur et son Ombre	
Le Bergsonisme.....	La Sélection sexuelle.....	5 »	(<i>Humain, trop Humain,</i>	
Georges Bohn			2 ^e partie).....	3.50
Alfred Giard et son (Eu- vre.....	Helvétius		Georges Palante	
H.-B. Brewster	Les plus belles pages d'Hel- vétius.....	3.50	La Philosophie du Bova- ryisme.....	0.75
L'Amalgame.....	P.-G. La Chesnais			
Thomas Carlyle	La Révolution russe et ses résultats.....	0.75	Péladan	
Essais choisis de Critique et de Morale.....	Pierre Lasserre		Supplique à S. S. le Pape	
Nouveaux Essais choisis de Critique et de Morale....	Les Idées de Nietzsche sur la Musique.....	3.50	Pie X pour la réforme des canons en matière de di- vorce.....	1 »
Pamphlets du Dernier Jour.....	La Morale de Nietzsche....	3.50	Edmond Picard	
Sartor Resartus.....	D^r Gustave Le Bon		Gustave Le Bon et son (Eu- vre.....	0.75
Frédéric Charpin	La Naissance et l'Evanouis- sement de la Matière....	0.75	Etienne Rabaud	
La Question religieuse.....	Jacques Loeb		Le Génie et les théories de M. Lombroso.....	0.75
Christian Cornéliussen	La Fécondation chimique..	5	Marcel Réja	
Le Salaire, ses formes, ses lois.....	Percival Lowell		L'Art chez les fous.....	3.50
Lucien Corpechot	Mars et ses Canaux.....	5 »	Claire Richter	
René Quinton.....	Louis Maeterlinck		Nietzsche et les Théories biologiques contemporai- nes.....	3.50
Gaston Danville	Péchés primitifs.....	3.50	Jules Sageret	
Magnétisme et Spiritisme... 0.75	Maurice Maeterlinck		Henri Poincaré.....	0.75
Joseph Desaynard	Le Trésor des Humbles....	3.50	Paradis laques.....	3.50
La Pensée d'Henri Bergson. 0.75	Georges Matisse		Sénancour	
J.-A. Duinaure	L'Intelligence et le Cerveau. 0.75		De l'Amour.....	3 »
Des Divinités génératrices (<i>Le Culte au Phallus;</i> 3.50	Les Ruines de l'Idée de Dieu.....	0.75	Carl Siger	
Emerson	D. Méréjkowsky		Essai sur la Colonisation... 3.50	
Les Forces éternelles..... 3.50	Le Tsar et la Révolution... 3.50		Léon Tolstoï	
Jules de Gaultier	Raymond Meunier		Dernières Paroles..... 3.50	
Le Bovaryisme..... 3.50	Le Végétarisme..... 0.75		L.-L. Trouessart	
Comment naissent les dog- mes..... 3.30	Stanislas Meunier		Cuvier et Geoffroy Saint- Hilaire.....	0.75
La Dépendance de la Morale et l'Indépendance des Mœurs..... 3.50	Les Harmonies de l'Évolu- tion terrestre..... 0.75		A. Van Gennep	
a Fiction universelle..... 3.50	Multatul		La Question d'Homère.... 0.75	
e Génie de l'Aubert..... 3.50	Pages choisies..... 3.50		Religions, Mœurs et Lé- gendes..... 3.50	
De Kant à Nietzsche..... 3.50	Frédéric Nietzsche		Religions, Mœurs et Légén- des, 2 ^e série..... 3.50	
Nietzsche et la Réforme philosophique..... 3.50	Ainsi parlait Zarathoustra.. 3.50		Religions, Mœurs et Légén- des, 3 ^e série..... 3.50	
Les Raisons de l'Idéalisme. 3.50	Aurora..... 3.50		Religions, Mœurs et Légén- gendes, 4 ^e série..... 3.50	
Remy de Gourmont	Considérations inactuelles.. 3.50			
Physique de l'amour. <i>Essai</i> <i>sur l'instinct sexuel</i> 3.50	Le Crépuscule des Idoles, le Cas Wagner, Nietzsche contre Wagner, l'Anté- christ..... 3.50		H.-G. Wells	
Promenades Philosophiques. 3.50	Ecce Homo..... 3.50		Anticipations..... 3.50	
Promenades Philosophiques 2 ^e série..... 3.50	Le Gai savoir..... 3.50		La Découverte de l'Avenir. 1 »	
Promenades philosophiques, 3 ^e série..... 3.50	La Généalogie de la Morale. Humain, trop Humain (1 ^{re} partie)..... 3.50		Une Utopie moderne..... 3.50	
Havelock Ellis	L'Origine de la Tragédie... 3.50			
La Pudeur. La Périodicité sexuelle. L'Auto-érotisme 5 »	Pages choisies..... 3.50			
	Par delà le bien et le mal.. 3.50			

Poésie

Gaillaume Apollinaire	Pierre Camo	Antonine Coulet
Alcools.....	Les Beaux Jours.....	L'Envolée.....
3.50	3.50	3.5
Fernand Benoit	Paul Castiaux	Guy-Charles Cros
La Foire aux Paysages....	La Joie Vagabonde.....	Les Fêtes quotidiennes....
3.50	3.50	3.50
Léon Bocquet	Jean Cocteau	Marie Dauguet
Les Cygnes noirs.....	La Danse de Sophele....	Par l'Amour.....
3.50	3.50	3.50
	Le Prince Frivole.....	
	3.50	

Jean Dominique		Louis Le Cardonnel		Arthur Rimbaud	
L'Aile mouillée.....	2 »	Carmina Sacra.....	3 50	Œuvres de Jean-Arthur	
L'Anémone des mers.....	2 »	Poèmes.....	3 50	Rimbaud.....	3 50
La Gaulle blanche.....	2 »	Phléas Lebesgue		P.-N. Roinard	
Le Puits d'Azur.....	2 »	Les Sérviditudes.....	3 50	La Mort du Réve.....	3 50
Edouard Ducoté		Sébastien Charles Leconte		Lucien Rolmer	
La Prairie en fleurs.....	3 50	L'Esprit qui passe.....	3 50	Le Second volume des chants	
Max Elskamp		Le Masque de Fer.....	3 50	perdus.....	3 50
La Louange de la Vie.....	3 50	Le Sang de Méduse.....	3 50	Jules Romains	
André Fontainas		La Teintation de l'Homme.....	3 50	Odes et Prières.....	3 50
Grépuscules.....	3 50	Charles Van Lerberghe		Un Être en marche.....	3 50
La Nef désarmée.....	3 50	La Chanson d'Ève.....	3 50	Ronsard	
Paul Fort		Grégoire Le Roy		Le Livret de Fofastries....	
L'Amour marin.....	3 50	La Chanson du Pauvre....	3 50	Sainte-Beuve	
Ballades Françaises.....	3 50	Louis Mandin		Le Livre d'Amour.....	
Coxcomb, ou l'homme tout		Ariel esclave.....		3 50	
ny tombé du Paradis.....	3 50	Paul Marléton		Albert Samain	
Les Hymnes de feu, précédés		Les Epigrammes.....		Le Chariot d'Or.....	
de Lucienne.....	3 50	3 50		Aux Flancs du Vase, suivi	
Idylles antiques.....	3 50	Stuart Merrill		de Polyphème et de Poèmes	
Montagne.....	3 50	Poèmes, 1887-1897.....	3 50	inachevés.....	
Paris Sentimental ou le		Les Quatre Saisons.....	3 50	3 50	
Roman de nos vingt ans.....	3 50	Une Voix dans la foule.....	3 50	Cécile Sauvage	
Le Roman de Louis XI.....	3 50	Victor-Emile Michelet		Tandis que la terre tourne.	
Paul Gérardy		L'Espoir merveilleux.....	3 50	Le Vallon.....	
Roseaux.....	3 50	Albert Mockel		3 50	
Henri Ghéon		Clartés.....	3 »	Fernand Séverin	
La Solitude de l'Été.....	3 50	Jean Moréas		Poèmes.....	
Ivan Gilkin		Poèmes et Sylves.....	3 50	3 50	
La Nuit.....	3 50	Premières Poésies.....	3 50	Emmanuel Signoret	
Charles Guérin		Les Stances.....	3 50	Poésies complètes.....	
Le Cœur solitaire.....	3 50	Alfred Mortier		3 50	
L'Homme intérieur.....	3 50	Le Temple sans Idoles.....	3 50	Paul Souchon	
Le Semeur de Cendres.....	3 50	Gabriel Mourey		La Beauté de Paris.....	
A.-Ferdinand Herold		Le Miroir.....	3 50	3 50	
Au hasard des chemins.....	2 »	Marie et Jacques Nerval		Henry Spiess	
Images tendres et merveilleuses		Les Rêves unis.....	3 50	Chansons captives.....	
La Route fleurie.....	3 50	Julien Ochsé		3 50	
Robert d'Humières		Profil d'or et de cendre... 3 50		André Spire	
Du Désir aux Destinées.....	3 50	Louis Payen		Versets.....	
Henrik Ibsen		Le Collier des Heures.....	3 50	Vers les Routes absurdes.. 3 50	
Poésies.....	3 50	Les Voiles blanches.....	3 50	Laurent Tailhade	
Francis Jammes		Edgar Poe		Poèmes aristophanesques... 3 50	
De l'Angelus de l'Aube à		Poésies complètes.....	3 50	Poèmes élégiaques.....	
l'Angelus du Soir.....	3 50	François Porché		3 50	
Clairières dans le Ciel.....	3 50	A chaque jour.....	3 50	Archag Tchobanian	
Le Deuil des Primevères.....	3 50	Au loin, peut-être.....	3 50	Poèmes.....	
Les Géorgiques chrétiennes.....	3 50	Humus et Poussière.....	3 50	3 50	
Le Triomphe de la Vie.....	3 50	Maurice Pottecher		Toumy-Lerys	
Gustave Kahn		Le Chemin du Renos.....	3 »	La Pâque des Roses.....	
Le Livre d'Images.....	3 50	Pierre Quillard		3 50	
Premiers Poèmes.....	3 50	La Lyre héroïque et dolente.. 3 50		R.-H. de Vandebourg	
John Keats		Ernest Raynaud		La Chaîne des Heures.....	
Poèmes et Poésies.....	3 50	Apothéose de Jean Moréas 1 »		3 50	
Klingsor		La Couronne des Jours.....	3 50	Emile Verhaeren	
Poèmes de Bohême.....	3 50	Hugues Rabell		Les Forces tumultueuses... 3 50	
Schéhérazade.....	3 50	Chants de la Pluie et du		Les Heures claires.....	
Le Valet de-cœur.....	3 50	Soleil.....	3 50	La Multiple Splendeur.....	
Marc Lafargue		Henri de Régnier		3 50	
L'Âge d'Or.....	3 50	La Cité des Eaux.....	3 50	Poèmes.....	
Jules Laforgue		Les Jeux rustiques et divins.. 3 50		3 50	
Poésies complètes.....	3 50	Les Médailles d'Argile.....	3 50	Poèmes, nouvelle série... 3 50	
Léo Larguier		Le Miroir des Heures.....	3 50	Poèmes, III ^e série.....	
Jacques.....	3 50	Poèmes, 1887-1892.....	3 50	Les Rythmes souverains... 3 50	
		Premiers Poèmes.....	3 50	Les Villes Tentaculaires, pré-	
		La Sandale ailée.....	3 50	cédées des Campagnes.....	
		Lionel des Rieux		Hallucinations.....	
		Le Chœur des Muses.....	3 50	Les Visages de la Vie.....	
		3 50		3 50	
		Francis Vielé-Griffin		Clarté de Vie.....	
				3 50	
				La Légende ailée de Wieland	
				le Forgeron.....	
				3 50	
				Phocas le Jardinier.....	
				3 50	
				Plus loin.....	
				3 50	
				Poèmes et Poésies.....	
				3 50	
				Gabriel Volland	
				Le Parc enchanté.....	
				3 50	
				Walt Whitman	
				Feuilles d'Herbe, 2 vol.... 7	

Théâtre

René Arcos	Les Hérétiques.....	1 »	Péladan	Œdipe et le Sphinx.....	1 »
L'Île Perdue.....	3 50	Le Jeune Dieu.....	1 »	Sémiramis.....	1 »
Aurel	Maisonseule.....	2 »	René Peter	La Tragédie de la Mort.....	1 »
Pour en finir avec l'Amant.	3 50	Sāviri.....	1 »	Georges Polli	Les Quirs de Bouff.....
Henry Bataille	Les Sept contre Thèbes.....	1 »	1 »	Rachilde	Théâtre.....
Ton sang, précédé de la	3 50	Une jeune femme bien gardée	1 »	Paul Ranson	L'Abbé Proul, Guignol pour
Paul Claudel	3 50	Robert d'Humières	3 50	les vieux enfants. Pré-	face de Georges Ancey.
Théâtre I.....	3 50	Les Ailes closes.....	3 50	Illustrations de Paul Ran-	son.....
Théâtre II.....	3 50	Virgile Jozz et Louis Dumur	3 50	Ernest Raynaud	L'Assomption de Paul Ver-
Théâtre III.....	3 50	Rembrandt.....	3 50	lainé.....	1 »
Théâtre IV.....	3 50	Jean Lorrain	1 »	Henri de Régnier	Les Scrupules de Scaparelle
Marcel Collière	Prométhée.....	1 »	3 50	Jules Romains	L'Armée dans la Ville.....
Les Syracusaines.....	1 »	Charles Van Lerberghe	3 50	3 50	3 50
Georges Duhamel	Le Combat.....	3 50	3 50	Albert Samain	La Dame à la taupe.....
Edouard Dujardin	Antonia.....	3 50	3 50	Paul Souchev	Polyphème, 2 actes.....
Albert Erlande	Le Titan.....	3 50	3 50	1 »	Le Dieu nouveau, tragédie
André Gide	Saül, Le Roi Candaulé.....	3 50	3 50	2 »	en 3 actes.....
Maxime Gorki	Dans les Bas-Fonds.....	3 50	3 50	Lucien Népoty	Phyllis, tragédie en 5 actes
Les Petits Bourgeois.....	3 50	F.-T. Marinetti	3 50	1 »	2 »
Remy de Gourmont	Lilith, suivi de Théodat.....	3 50	3 50	Louis Payen	Le Tasse.....
Fernand Gregh	Prélude féerique.....	1 »	3 50	Emile Verhaeren	Deux Dramas.....
Gerhart Hauptmann	La Cloche engloutie.....	3 50	3 50	3 50	3 50
A.-Ferdinand Herold	Andromaque.....	1 »	3 50	Philippe II	3 50
L'Anneau de Çakuntalâ.....	3 »	Lucien Népoty	3 50	3 50	3 50
		Le Premier Glaive.....	3 50		
		Les Esclaves.....	3 50		
		Sisera.....	3 50		

MERCURE DE FRANCE

26, RUE DE CONDÉ. — PARIS.

Vingt-cinquième année. — Paraît le 1^{er} et le 16 de chaque mois

Le *Mercure de France* occupe dans la presse du monde entier une place unique : il est établi sur un plan très différent de ce qu'on a coutume d'appeler une revue, et cependant plus que tout autre périodique il est la chose que signifie ce mot. Alors que les autres publications ne sont, à proprement dire, que des recueils peu variés et d'une utilité contestable, puisque tout ce qu'elles impriment paraît le lendemain en volumes, il garde une inappréciable valeur documentaire, car les deux tiers au moins des matières qu'on y voit ne seront jamais reimprimées. Et comme il est attentif à tout ce qui se passe, à l'étranger aussi bien qu'en France, dans presque tous les domaines, et qu'aucun événement de quelque importance ne lui échappe, il présente un caractère encyclopédique du plus haut intérêt. Il fait en outre une large place aux œuvres d'imagination. D'ailleurs, pour juger de son abondance et de sa diversité, il suffit de parcourir quelques-uns de ses sommaires et la liste des chroniques de sa *Revue de la Quinzaine* (Voy. la couverture du présent volume).

La liberté d'esprit du *Mercure de France*, qui ne demande à ses rédacteurs que du savoir et du talent, est trop connue pour que nous y insistions les opinions les plus contradictoires s'y rencontrent.

Il n'est peut-être pas négligeable de signaler qu'il est celui des grands périodiques français qui coûte le moins cher.

Nous envoyons gratuitement à toute personne qui nous en fait la demande un spécimen du *Mercure de France*.



MERCURE DE FRANCE

XXVI, RUE DE CONDÉ — PARIS-VI^e

Paraît le 1^{er} et le 16 de chaque mois, et forme dans l'année six volumes

Littérature, Poésie, Théâtre, Beaux-Arts
Philosophie, Histoire, Sociologie, Sciences, Voyages
Bibliophilie, Sciences occultes
Critique, Littératures étrangères, Revue de la Quinzaine

La **Revue de la Quinzaine** s'alimente à l'étranger autant qu'en France. Elle offre un nombre considérable de documents, et constitue une sorte « d'encyclopédie au jour le jour » du mouvement universel des idées.

Épiloques (actualité) : Remy de Gourmont.

Les Poèmes : Georges Duhamel.

Les Romans : Rachilde.

Littérature : Jean de Gourmont.

Histoire : Edmond Barthélemy.

Philosophie : Georges Palanté.

Le Mouvement scientifique : Georges Bohn.

Sciences médicales : D^r Paul Voivenel.

Science sociale : Henri Mazel.

Ethnographie, Folklore : A. Van Gennep.

Archéologie, Voyages : Charles Merki.

Questions juridiques : José Théry.

Questions militaires et maritimes : Jean Norel.

Questions coloniales : Carl Siger.

Esotérisme et Sciences psychiques : Jacques Brien.

Les Revues : Charles-Henry Hirsch.

Les Journaux : R. de Bury.

Théâtre : Maurice Boissard.

Musique : Jean Marnold.

Art : Gustave Kahn.

Musées et Collections : Auguste Marguillier.

Chronique de Bruxelles : G. Eekhoud.

Chronique de la Suisse romande : René de Weck.

Lettres allemandes : Henri Albert.

Lettres anglaises : Henry-D. Davray.

Lettres italiennes : Giovanni Papini.

Lettres espagnoles : Marcel Robin.

Lettres portugaises : Philéas Lebesgue.

Lettres américaines : Théodore Stanton.

Lettres hispano-américaines : Francisco Contreras.

Lettres brésiliennes : Tristao da Cunha.

Lettres néo-grecques : Démétrius Asteriotis.

Lettres roumaines : Marcel Montandon.

Lettres russes : Jean Chuzewille.

Lettres polonaises : Michel Mutermilch.

Lettres néerlandaises : J.-L. Walch.

Lettres scandinaves : P.-G. La Chesnais, Fritiof Palmer.

Lettres tchèques : Janko Cadra.

La France jugée à l'étranger : Lucile Dubois.

Variétés : X...

La Vie anecdotique : Guillaume Apollinaire.

La Curiosité : Jacques Danrelle.

Publications récentes : Mercure.

Echos : Mercure.

Les abonnements partent du premier des mois de janvier, juillet et octobre. Les nouveaux abonnés d'un an reçoivent gracieux le commencement des matières en cours de publi

FRANCE

UN NUMÉRO..... 1.25

UN AN..... 25 fr.

SIX MOIS..... 14 »

TROIS MOIS..... 8 »

ÉTRANGER

UN NUMÉRO.....

UN AN.....

SIX MOIS.....

TROIS MOIS.....

Poitiers. — Imprimerie du Mercure de France, G. ROY, 7, rue Victor-