

5

Revista  
de Estudios  
Marítimos  
del País Vasco

**ITSAS**  
*m e m o r i a*

LUGAT, Caroline: “Les Traités de Bonne Correspondance: une dérogation aux règles de droit maritime international? (XVI<sup>e</sup>-XVII<sup>e</sup> siècles)”, *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 5, Untzi Museoa-Museo Naval, Donostia-San Sebastián, 2006, pp. 301-308.

U·M

UNTZI MUSEOA · MUSEO NAVAL

Donostia · San Sebastián



Gipuzkoako Foru Aldundia  
Diputación Foral de Gipuzkoa

# Les Traités de Bonne Correspondance: une dérogation aux règles de droit maritime international? (XVI<sup>e</sup>-XVII<sup>e</sup> siècles)

*Caroline Lugat*

Depuis la fin du Moyen-âge, les règles de droit public international et spécialement en matière maritime ne vont cesser d'évoluer pour sauvegarder la liberté du commerce, élément primordial de la puissance économique des états naissants.

L'établissement d'un contrôle des mers, jusque là espace libre de juridiction et où sévissent toutes sortes d'aventuriers des mers, sera la première étape. Ce souci de canaliser la violence conduira à la création d'un ordre international public. Les actes licites et illicites seront de mieux en mieux définis et mèneront, à court terme, à la distinction entre la Course et la Piraterie.

La course, acte légitime, naîtra du manque de certaines nations de forces maritimes suffisantes en temps de guerre et qui solliciteront l'assistance de navires privés. L'octroi d'une lettre de commission, délivrée par les monarques, officialisera leur mission et légalisera leurs prises qui se régleront sur le plan diplomatique. Ces nouvelles normes s'imposeront ainsi peu à peu à toute l'Europe de l'ouest à partir du début du XVI<sup>e</sup> siècle.

Vers 1620, apparaît la Course dite classique. Les fréquents conflits qui vont égrainer, notamment le règne de Louis XIV, vont permettre le développement de la Course, tout particulièrement dans tous les ports de la façade atlantique. Les Basques qui, déjà, n'hésitent pas à pêcher baleines et morues dans les eaux du Grand nord canadien et du Groenland, s'intéressent aussi à la Course, activité pouvant être très lucrative en temps de guerre.

Mais si la Course profitent à certains, elle en ruine d'autres. Les Grandes Découvertes ont ouvert l'espace atlantique au commerce maritime. Le négoce international en temps de paix ne connaît, en principe, aucune restriction<sup>1</sup>. Les négociants sont particulièrement attachés à la liberté du commerce, tout en étant conscients des risques qu'ils encourent en raison de l'aléa inhérent aux voyages lointains ainsi que ceux liés aux tensions internationales. Or, ces dernières peuvent déboucher sur un conflit armé. L'état de guerre est justement une des caractéristiques majeures de l'Ancien régime. Il est quasi permanent en France. Les déclarations de guerre contiennent l'obligation immédiate de cesser toute relation commerciale avec les ennemis et les corsaires reçoivent l'ordre de commencer la guerre de Course pour affaiblir, voire ruiner toute activité maritime de l'adversaire.

La guerre, durant l'époque moderne, est une affaire de professionnels. La grande majorité des sujets n'est pas concernée et doit pouvoir continuer à exercer ses activités qui seront, non pas bouleversées mais juste perturbées. Les monarques français y veillent et tolèrent, entre autres, le maintien du commerce international et, notamment avec l'Espagne, grâce à l'octroi de trêves marchandes ou même de traités de commerce.

Tout particulièrement, des liens séculaires d'amitié et de commerce unissent les trois provinces côtières basques: Le Labourd et plus tard, le gouvernement de Bayonne, la Biscaye et le Guipuzcoa. L'impossibilité d'entretenir des relations commerciales normales par la survenue d'un conflit entre la France et l'Espagne peut gravement compromettre leur équilibre et leur prospérité économique. La poursuite de la pêche, de petit cabotage ou de haute mer, ainsi que du commerce maritime international, constitue pour elles, un enjeu primordial. Aussi, en période de guerre et ce, depuis le XVI<sup>e</sup> siècle jusqu'à la fin du XVII<sup>e</sup> siècle, ont-elles pris l'habitude de normaliser leurs rapports avec des conventions de commerce et de navigation, appelées Traités de

---

1. En dehors de l'imposition de taxes pour limiter les importations s'il en va de l'intérêt d'un pays.

bonne correspondance<sup>2</sup>, accordées et ratifiées par leurs rois respectifs pour sécuriser leurs activités maritimes.

Dans quelles mesures ces conventions viennent-elles alors, en théorie, déroger aux règles du droit maritime international (I) et s'imposent-elles réellement en pratique aux signataires?

## 1. LES TRAITÉS: DES CONVENTIONS VÉRITABLEMENT DÉROGATOIRES

Il n'est pas vraiment possible d'apprécier les traités dans leurs spécificités sans connaître les normes de droit maritime international en matière de prise auxquelles ils dérogent.

### A) Le droit commun de la guerre: les règles classiques de la Course

L'action des corsaires est placée sous la surveillance des officiers des amirautés. Ils veillent aux bons respects de leurs obligations qui, ignorées, les feraient considérer comme pirates.

Seule l'octroi d'une lettre de commission délivrée par l'autorité compétente légitime la Course. Les corsaires peuvent être sollicités en temps de paix pour lutter contre les pirates, notamment les pirates barbaresques qui sévissent en Méditerranée. Lors de conflits armés, ils deviennent de véritables auxiliaires de guerre. Ils sont mandatés par le roi pour s'attaquer à la flotte marchande ou tout autre bâtiment ennemi. La déclaration de guerre du roi de France à l'Espagne contient ainsi: «Sa Majesté ayant été informée que le gouvernement des pays d'Espagne a fait commencer des actes d'hostilités par toute la frontière par les subjects de sa majesté le dixième de ce mois, elle a ordonné et ordonne par sa présente signée de sa main à tous les subjects et vaisseaux de courre sus aux Espagnols tant par mer que par terre...»<sup>3</sup>. Cet harcèlement naval étant réciproque, les gouvernants engagent également des corsaires pour former des convois de protection de leurs navires marchands.

Les lettres de commission sont généralement nominatives et les règles de la Course y sont fixées dans les moindres détails. La Course est donc strictement encadrée. Conformément à l'ordonnance de la marine de 1681, les lettres de commission doivent être enregistrées sur les registres de l'amirauté la plus proche du lieu où se fera l'armement du navire. Entre autres obligations<sup>4</sup>, les plus importantes seront celles concernant les navires à prendre. Les règles de droit maritime en ce domaine sont anciennes. Le chapitre 276 du Consulat de la mer (XIII<sup>e</sup>) y fait déjà référence: «Lorsqu'un navire armé allant ou revenant ou étant en course rencontrera un navire marchand, si ce dernier appartient à des ennemis, ainsi que sa cargaison, il est inutile d'en parler parce que chacun est assez instruit pour savoir ce qu'il faut faire...»<sup>5</sup>. Ce principe est repris par le code des prises de 1584. Seront toujours considérées de bonne prise, suivant l'ordonnance de 1681:

- Les vaisseaux appartenant aux ennemis et aux pirates sans commission de princes ou de souverains (article 4);
- Les vaisseaux qui combattent sous un autre pavillon que celui de l'Etat ayant délivré la commission, ou combattant avec des commissions de deux princes ou états différents (article 5);
- Les vaisseaux capturés sans les papiers exigés pour le transport de marchandises, c'est-à-dire, les chartes-parties, connaissements ou factures (article 6);
- Les vaisseaux transportant des marchandises appartenant à des ennemis et les vaisseaux ennemis, même s'ils transportent des marchandises françaises ou appartenant à des nations amies ou alliées (article 7).

2. De très anciens liens fédératifs lient ces provinces. Les premières traces écrites de leur existence remonteraient au XIII<sup>e</sup> siècle. Les villes côtières du Pays basque français et espagnol passaient des accords de paix. En 1328, un accord de paix est conclu entre les habitants de Bayonne, Biarritz et Saint-Sébastien. Un autre accord similaire date de 1349. Mais la première allusion sérieuse à un traité de Bonne Correspondance ainsi nommé datent de 1444, si l'on se réfère à un mémoire sur ces traités établi par les députés du Labourd de la fin du XVII<sup>e</sup> siècle.

3. AD Pyrénées-Atlantiques, Registres de l'amirauté de Bayonne, registre B 8695 (1663-1681).

4. Les commissions doivent être enregistrées au greffe de l'amirauté la plus proche du lieu de l'armement du navire ainsi que le rôle d'équipage signé et certifié. Le navire doit être «propre et convenable», pourvu d'un nombre de gens de guerre et un armement suffisant. Une caution, assez élevée, doit être déposée avant tout départ. En mer, le navire corsaire doit arborer les pavillons et enseignes permettant de l'identifier, tirer un coup de semonce pour faire amener le pavillon du bateau susceptible d'être ennemi. Ensuite, le corsaire est tenu de ramener sa prise pour la faire juger.

5. Extrait du chapitre 276 : Du navire chargé de marchandises pris par un navire armé. Jean-Marie Pardessus, Collection des lois maritimes antérieures au XVIII<sup>e</sup> siècle, Paris, Imprimerie royale, 6 volumes, 1831-1837, t. II.

Ces règles de droit international des prises s'imposent à tous les corsaires. Elles constituent un ensemble normatif rigide qui, en principe, ne tolère aucune exception.

## B) L'exception basque: la paix maritime

Grâce à leurs contributions réciproques en hommes, marchés, financements ou matériels, chaque province maritime basque permet de maintenir l'équilibre économique et faire prospérer les ports. Cette coopération est encore renforcée par la permission donnée aux bateaux labourdins, en raison d'abris insuffisants, de venir hiverner dans les ports basques espagnols, notamment celui de Pasajes. Ces provinces qui entretiennent des relations économiques dynamiques, sont séparées par une frontière politique qui les gêne. La survenue de la guerre entre les deux pays peut briser cette collaboration interrégionale, surtout en raison de l'activité des corsaires. La sécurisation de la navigation devient donc une priorité.

Les basques adressent à leur monarque respectif une supplique dans laquelle ils exposent leurs inquiétudes face au péril économique qui les menace du fait de la guerre, et demandent que leur soit accordés la faculté de passer un traité entre eux. Ainsi, dans le préambule des lettres patentes, le roi de France reconnaît le bien-fondé de leur requête et «... afin de pouvoir par ce moyen se secourir les uns des autres...» exprime son désir «... d'établir une bonne correspondance entre les deux frontières... pour la liberté du commerce...»<sup>6</sup>.

Ces traités, selon l'archétype de 1653, contiennent douze articles (neuf pour ceux de 1536-1537) où domine le souci de prévenir les litiges. Les quatre premiers articles énoncent certaines dispositions générales<sup>7</sup> pour aborder, ensuite, les conventions de commerce et de navigation proprement dites.

En absence de traités, les navires de commerce sont sans protection et les voyages se font aux comptes et risques des marchands. La sécurisation de la navigation ne peut se faire qu'avec un passeport. Il est accordé sous permission spéciale du roi pour des particuliers de nations neutres, voire ennemies dans l'intérêt du commerce. Le passeport légitime le voyage et met navire et marchandises à l'abri des prises. Il constitue donc un élément essentiel pour la sauvegarde du commerce en temps de guerre. Pour cette raison, les protagonistes des Traités de Bonne Correspondance prévoient de sécuriser leur commerce et pêche sous couvert d'un passeport, objet de l'article 5: tous navires «qui navigueront en marchandises ne pourront être pris par aucun sujet des roys de France et d'Espagne pourvu qu'ils soient munis de passeport...»<sup>8</sup>.

Pour être ainsi soustraits des prises légales, les navires basques doivent scrupuleusement respecter les règles de délivrance des passeports<sup>9</sup>. Mais l'article 6 vient tempérer ces exigences en réduisant l'obligation du passeport que pour certains voyages. Il ne sera pas nécessaire pour le petit cabotage<sup>10</sup> mais reste obligatoire pour les voyages lointains et ceux d'une province à l'autre. Ainsi, tout navire appartenant à la Biscaye, au Guipuzcoa, au Labourd et au gouvernement de Bayonne et porteur d'un passeport obtenu sur l'application du traité de Bonne Correspondance, et ce malgré son caractère ennemi, devient hors du champ des prises des corsaires français et espagnols. Ces passeports sont délivrés, par dérogation spéciale du roi, par le gouverneur de Bayonne, le capitaine général du Guipuzcoa et le juge de Biscaye. En France, comme en Espagne suivant les autorités compétentes, seul le roi ou l'amiral détient ce droit de délivrance en vertu, notamment de l'ordonnance de la marine de 1681 qui interdit aux gouverneurs de provinces de délivrer des passeports<sup>11</sup>.

6. Lettres patentes de Louis XIV portant ratification du traité de Bonne Correspondance entre Bayonne et la province du Labourd avec le Guipuzcoa du 4 juillet 1653. AM Bayonne, archives anciennes, AA8.

7. L'article premier annule le contentieux en cours, qu'il soit terrestre ou maritime. L'article 2 cherche à maintenir la paix en préservant l'avenir en établissant des sanctions pénales contre tout contrevenant pour garantir la bonne application du traité. Les articles 3 et 4 vont énoncer de manière très précise les limites territoriales déterminant le ressort d'application du traité.

8. Extrait de l'article 5 du traité de Bonne Correspondance de 10 juillet 1675. AD Pyrénées-Atlantiques, registre de l'amirauté B 8695.

9. Entre autres indications du nom du navire, maître de navire, tonnage, nombre de mariniers, canons et autres armes prohibées pour la défense du navire et les marchandises transportées, ils doivent préciser le port de départ du navire, sa destination et le port de retour, port de départ ou de retour devant nécessairement dépendre du ressort géographique du traité. Les passeports sont uniquement délivrés par le gouverneur de Biscaye, le capitaine général du Guipuzcoa et le gouverneur de Bayonne sur présentation d'un certificat de propriété du navire dont le propriétaire doit obligatoirement être un ressortissant d'une des trois provinces concernées. Pour finir, les passeports sont enregistrés au lieu où ils sont expédiés.

10. «Et d'autant que ce soit une trop grande fatigue pour les habitants...de prendre des passeports pour les barques...qui navigueront chacun dans son détroit et d'un port à un autre avec les denrées de leur pays...». Extrait de l'article 6 du traité de Bonne Correspondance du 24 août 1694, AM Bayonne, archives anciennes, AA10.

11. «Faisons défenses à tous gouverneurs de nos provinces, lieutenants généraux, gouverneurs particuliers de places et autres officiers de guerre de donner congés, passeports et sauf-conduits pour aller en mer...». Article 13, livre I: des officiers de l'amirauté et de leur juridiction.

Mais là n'est pas l'unique dérogation de ces conventions. Le droit de courir n'est pas ôté aux corsaires basques aux termes de l'article 11: «... Et comme jusqu'à présent les sujets des deux rois ont navigué en course et ont pu faire des prises les uns sur les autres, ils pourront faire de même à l'avenir, et de même aussi les vaisseaux et frégates de course des parties contractantes»<sup>12</sup>. Mais un accord tacite dès la conclusion du traité protège les navires marchands basques de leurs agressions sous condition du passeport. La sécurisation de la navigation est donc assurée par l'article 5. Néanmoins, l'article 7 va plus loin dans la protection des navires marchands basques en tendant à les exclure également des prises faites par des corsaires français et espagnols. Cet article accroît donc considérablement la portée du traité en matière de prise et revient à faire restituer des marchandises et navires ennemis réputés de bonne prise en vertu du droit commun de la guerre: «En cas qu'en préjudice du présent traité aucuns des sujets des roys de France et d'Espagne tiennent à faire quelques prises des vaisseaux ou marchandises à ceux compris audit traité et qu'il arrive que les prises soient conduites soit au port dudit gouvernement ou la dite province ou quelques autres ports de France et d'Espagne... les habitants seront respectivement obligés de faire les diligences requises... pour faire restituer lesdits vaisseaux et marchandises...»<sup>13</sup>. L'article 7 insiste sur le fait que seuls les navires basques sont concernés: «... lesquels autres ne jouiront point de cette liberté».

Sans être à proprement parler dérogoire, l'article 8 est néanmoins d'une conception originale et remarquable. Les signataires du traité vont établir une zone de neutralisation des mers du golfe de Gascogne sur une distance de quatre lieues marines, soit 22,224 km<sup>14</sup>, où aucune prise de bateaux basques, français ou espagnols ne sera possible, porteurs ou non de passeports. Ce concept de neutralisation est encore ignoré en droit international au XVII<sup>e</sup>, ce qui permet de considérer ces traités comme de véritables précurseurs. La distance de quatre lieues comme limite des eaux territoriales où s'applique l'article 8, est également d'une conception très originale car l'état du droit international à cette époque fait état d'eaux territoriales de trois milles marins, c'est-à-dire, 5, 556 km.

La contrebande étant d'une pratique courante et d'un volume non négligeable au Pays basque, l'article 10 contient une tolérance qui n'est pas sans soulever de difficultés: si des bateaux de la flotte basque porteurs de marchandises prohibées s'avéraient contraints de relâcher «...par l'effet du mauvais temps ou quelque autre accident ou cas fortuit...» dans un des ports des côtes basques, ils pourront être réparés et autorisés à repartir sans être fouillés tout en interdisant la décharge des marchandises sous peine de confiscation. Il s'agit d'une véritable clause d'impunité à laquelle les Basques sont très attachés.

Mais le traité ne peut parer à tout. Si un navire basque est pris par un corsaire ennemi d'une autre nation, les chances de recours et de restitution sont plus que minimes, sauf si le véritable propriétaire du vaisseau ou des marchandises a eu recours à un prête-nom. Cette fiction juridique devient pour les basques une véritable solution d'opportunité pour essayer de protéger vaisseaux et cargaisons au mieux de leurs intérêts. Ils vont tout d'abord pratiquer la vente simulée: un marchand basque français, propriétaire de son navire passe un contrat de vente simulée en faveur d'un basque espagnol qui va lui servir de prête-nom. Le bateau est rebaptisé et sera déclaré sous le nom du soi-disant nouveau propriétaire. Cette simulation aura pour objet de mettre le navire basque français «à couvert des ennemis de l'estat et des Espagnols». Ensuite, le véritable propriétaire fait une déclaration au greffe de l'amirauté confirmant l'effectivité du contrat de vente simulée et attestant qu'il reste le véritable propriétaire dans le cas où «il serait pris par des corsaires français...»<sup>15</sup>. Le recours à ce type de contrat concernant des navires est peu fréquent mais il en est tout autrement pour les marchandises. Par exemple, Mendes Da Costa déclare que d'Eguiluz va lui servir de prête-nom pour le transport de tonneaux de fer de Bilbao à Lisbonne

12. Extrait de l'article 11 du traité de Bonne Correspondance du 4 juillet 1653. AM Bayonne, archives anciennes, AA8.

13. Cependant, la restitution sera amputée «des gens de guerre, munitions, canons autres que pour la défense desdits vaisseaux...» qui seront déclarés de bonne prise s'ils s'en trouvent à bord. Article 7 du traité de Bonne correspondance du 4 juillet 1653. AM Bayonne, archives anciennes, AA8.

14. «Lorsque les habitants... feront venir des navires, barques ou pinasses, soit vides ou avec des marchandises... à quelqu'un des ports du gouvernement ou dite province, lesquels dits vaisseaux ne pourront être pris en mer à distance de quatre lieues...». Extrait de l'article 8 du traité du 4 juillet 1653. AM Bayonne, archives anciennes, AA8.

15. Extrait d'une déclaration de vente simulée du 8 juin 1695 de François Dubrocq, bourgeois et marchand de Bayonne, de son navire *L'Aigle*, au profit de Dubois, habitant naturel de Saint-Sébastien, dont le bateau est rebaptisé le *Saint François-Xavier*. AD Pyrénées-Atlantiques, registre de l'amirauté B 8704.



«pour mettre ses marchandises à l'abri des ennemis de la France et demande à d'Eguiluz lettres et factures reconnaissant sa propriété au cas où il serait pris par un corsaire de Sa Majesté ou autre armé en course»<sup>16</sup>. Les marchandises achetées par les correspondants des négociants bayonnais en Angleterre ou en Hollande sont également déclarées propriétés d'un prête-nom basque espagnol dont le bateau effectue son retour avec un passeport délivré en vertu du traité de Bonne Correspondance<sup>17</sup>.

Cette pratique juridique, courante de chaque côté de la frontière, permet ainsi aux usagers du traité de se mettre à l'abri de tous les cas de prises, sauf piraterie, en obtenant dans un cas comme dans l'autre, et quoique que cela complique les jugements, la restitution des bateaux et marchandises confisquées.

Ces dispositions conjuguées visent à créer une véritable paix maritime faisant quasiment abstraction du conflit à condition qu'elles ne restent pas que purement théoriques.

## 2. LES TRAITÉS: UNE AUTORITÉ EFFECTIVE?

Pour arriver à une meilleure réglementation de la course, il faut obliger le corsaire à faire vérifier par une autorité que la prise a bien été faite sur des ennemis, sujets à capture. Elle sera déclarée de bonne ou de mauvaise prise après un jugement qui, à la fin du XVII<sup>e</sup> siècle en France, se fait par le Conseil des prises à Versailles. La question va être de savoir si les basques eux-mêmes respectent le traité et quelle autorité réelle a-t-il au moment des jugements de prises?

### A) La règle générale: le respect des traités

Le rapport, rédigé par le maître de navire au retour de la course, décrit les circonstances de la prise. Il est joint, avec les papiers saisis sur le navire, aux pièces de procédure de l'instruction préparatoire établie par les officiers de l'amirauté. Toute capture faite sur des amis, alliés ou neutres, bâtiments porteurs de passeports en cours de validité ou tout papier officiel autorisant le voyage, sont de mauvaises prises et un jugement de main levée est alors rendu. Une telle décision entraîne la restitution immédiate des biens pris à tort et selon, une condamnation du corsaire. Les navires basques naviguant avec un passeport en cours de validité sur le traité de Bonne Correspondance entrent dans les cas de restitution.

Même s'ils sont rares, les litiges existent. Quelques exemples vont permettre de constater que le traité fera autorité. Durant la guerre de Hollande et après le traité de 1675, une plainte de la seigneurie de Biscaye est déposée au gouvernement de Bayonne contre Michel Gauvin de Nantes qui rançonne fréquemment les navires biscayens au mépris du traité. Adressée au Conseil d'Etat sur le fondement de l'article 7 et sur le fait que les bâtiments basques «...ne peuvent être pris par les vaisseaux français ny espagnols...», le Conseil fait droit à la requête et ordonne qu'un procès soit fait à l'encontre du corsaire nantais et la sentence sera exécutée par les officiers de l'amirauté de Bayonne<sup>18</sup>.

Durant la guerre de la Ligue d'Augsbourg(1688-1697), huit jugements parmi les 180 jugements de prises enregistrés à l'amirauté de Bayonne, concerneront des navires basques espagnols et seront rendus entre le traité de Bonne correspondance du 10 août 1694 et la paix de Ryswick du 30 octobre 1697. La faiblesse de ce chiffre corrobore le respect du traité par la majorité des corsaires. Sept décisions seront en faveur de la main levée. Ils reposent tous sur l'existence d'un passeport délivré en vertu de l'article 5 en cours de validité et sur l'article 7 pour accorder la restitution. Le 29 août 1695, le *Saint-Julien*, de Biscaye, est pris près des côtes du Portugal et ramené à Bayonne par le corsaire français, Joseph de Querineuff. L'avocat du preneur invoque l'expiration d'un deuxième passeport.

16. Extrait de la déclaration de propriété de marchandises parmi les 111 effectivement enregistrées entre 1694 et 1697.

17. Exemple: «Georges et Philippe Mendes Da Costa ont fait acheté à Amsterdam deux barriques de cire jaune.. ont prié Jean Alvarez, marchand résidant à Amsterdam de les charger dans le premier vaisseau du Guipuzcoa ou de Biscaye porteur d'un passeport sur traité de bonne correspondance... en font la déclaration de pleine et entière propriété se sachant obligés de les faire naviguer sous un autre nom...» (En l'occurrence Fernandez Ansorena Garayoa de Saint-Sébastien). Déclaration du 16 mai 1695. AD Pyrénées-Atlantiques, registres de l'amirauté B 8704.

18. Extrait du registre du Conseil d'Etat du 23 mars 1677. AM Bayonne, archives anciennes, AA 18.

L'avocat du bateau pris prouve l'existence d'un troisième passeport, non présent sur le bateau mais dûment enregistré à l'amirauté de Bayonne et demande la restitution du navire et de ses marchandises, obtenue le 11 janvier 1696<sup>19</sup>.

Ce jugement soulève le problème de la durée de validité du passeport, fixée par les traités à trois mois. Source de prises, un assouplissement s'avère nécessaire en raison d'une pratique difficile. En effet, si ce délai est largement suffisant pour des voyages d'une province basque à l'autre, il en est tout autrement pour des voyages lointains. Si le voyage se déroule sans incident, ce délai peut effectivement suffire. Mais en temps de guerre, et en dehors des accidents provoqués par les tempêtes ou les avaries, le commerce maritime est voué à subir de nombreux aléas. Il suffit de lire les innombrables requêtes des marchands bayonnais; le problème le plus courant étant des opérations marchandes plus longues que prévues. Ainsi, des risques de prises, des retards dans le courrier mais également des papiers retenus, voire des incidents totalement imprévisibles entraînent la multiplication des démarches pour obtenir plusieurs passeports et finissent par provoquer de part et d'autre de la frontière une réflexion pour reconsidérer leur durée de validité. Un consensus est obtenu au début de l'année 1697 et confirmé par l'amiral, le comte de Toulouse: «...Puisqu'à la prière qui m'a été faite par vous (seigneur de Biscaye) et le capitaine général du Guipuzcoa, j'ay ordonné que l'on donna mes passeports pour un voyage entier, aller et retour, sans limitation de temps...»<sup>20</sup>.

Une autre atténuation au traité sera également demandée en raison d'une autre difficulté soulevée par l'application stricte du traité. Il s'agit de l'exigence que les ports de départ et de retour soient exclusivement du ressort géographique du traité. Moracin, marchand bayonnais, se voit refuser un passeport de l'amiral car le retour de son bateau, parti de Saint-Sébastien pour l'Irlande, devait avoir lieu à Cadix ou à Lisbonne. C'est le roi de France qui intervient, dans l'intérêt du commerce en soulignant «...comme il est important de donner moyen de faire passer son eau-de-vie dans les pays étrangers, Sa Majesté trouve bon que vous accordiez ce passeport à condition que le voyage de ce vaisseau se termine après son arrivée dans un de ces deux ports»<sup>21</sup>.

Quoi qu'il en soit, la majorité des jugements se prononce en faveur de la restitution et démontre l'autorité effective des traités. Une décision, toutefois, pourrait venir ternir ce consensus. Un bateau de Saint-Sébastien, le *Saint-François* est pris malgré un passeport en cours de validité par un corsaire français. La restitution du navire et des marchandises est obtenue le 5 juillet 1696. Les armateurs du bateau preneur font appel au Conseil d'Etat soulevant le fait que le propriétaire ne fournit pas de papiers suffisants pour prouver sa propriété et en conséquence demande l'application du droit commun de la guerre. Le Conseil d'Etat tranche en faveur du navire preneur et déclare le navire de bonne prise le 27 octobre 1696<sup>22</sup>.

Ce sera le seul cas enregistré sur les registres de l'amirauté de Bayonne durant cette guerre où l'autorité d'un passeport sera contestée, et uniquement sur appel; une exception en raison du cas d'espèce qui, sans contester l'existence d'un passeport en cours de validité, fonde sa décision sur l'absence de titre, du moins sur l'impossibilité de déterminer de manière suffisante le véritable propriétaire du navire. L'absence de certificat de propriété invalide ainsi le passeport qui aurait été accordé en violation de l'article 5 et le Conseil des prises revient au droit commun de la guerre. Ce jugement ne peut donc être significatif d'un revirement de jurisprudence qui restera majoritairement en faveur du respect du traité<sup>23</sup>.

## B) Les atteintes aux traités: des exceptions significatives?

Si les cas de prises sont plus rares entre 1694 et 1697, cela n'a pas toujours été le cas durant les autres guerres avec des restitutions qui traînent en longueur. En atteste cet «Etat au vray des prises que les Espagnols, Dunkerquois et Ostendois ont faites sur des bourgeois de Bayonne, Saint-Jean-de-Luz et Ciboure depuis le traité de Bonne Correspondance du 4 juillet 1653 (années 1654 à

19. Ordonnance de l'amiral de France du 11 janvier 1696. AD Pyrénées-Atlantiques, registre de l'amirauté B 8705.

20. Extrait de la lettre de Louis Alexandre de Bourbon, comte de Toulouse et amiral de France, adressée au seigneur de Biscaye du 3 mars 1697. AD Pyrénées-Atlantiques, registre de l'amirauté B 8705.

21. Extrait de la lettre de Ponchartrain à l'amirauté de Bayonne du 1<sup>er</sup> février 1696. AD Pyrénées-Atlantiques, registre de l'amirauté B 8705.

22. Jugement du Conseil d'Etat du 27 octobre 1696. AD Pyrénées-Atlantiques, registre de l'amirauté B 8706.

23. En revanche, depuis le début de l'existence des traités, les provinces signataires, considèrent les décisions de bonne prise comme une violation du traité, décident de poursuivre les recours ou de s'accorder mutuellement un droit de représailles.

1658)<sup>24</sup>. Treize navires sont portés sur cette liste, de tout gabarit dont onze ont été pris par des corsaires d'Ostende. La plupart des navires pris étaient bayonnais tel que la frégate *La Marié* menée par le maître de navire Jehan de Coulouque, allant à Londres et pris en 1654 ou encore le *Saint-Jacques* menée par le maître de navire Dominique de Cleyrac venant de Bretagne et se rendant à Bayonne avec un chargement de blé, cires et chaussures. Cet état «au vray» recense la valeur, pour chaque prise, du bateau et de la marchandise s'il y a lieu, pour un total de 305 290 livres.

Un autre cas exemplaire pourrait être cité. La *Notre-Dame de la Paix*, appartenant à Saconena, bourgeois de Saint-Sébastien est prise par des corsaires basques français en 1655 et ramenée, sans doute, à Saint-Jean-de-Luz. Il revenait de la pêche et fonte de baleine, chargé de 400 barriques d'huile de baleine et 100 quintaux de fanons et il naviguait sous couvert d'un passeport en cours de validité, délivré par le maréchal de Gramont.

Dès que la prise est connue, un député de Saint-Sébastien est envoyé au Conseil des prises à Versailles. Le conseil ne remet pas en cause la validité du passeport et l'autorité du traité mais les preneurs allèguent que le passeport mentionne Terre-neuve comme destination alors qu'il revenait du Groenland et qu'il présente des interlignes et des ratures, «défauts essentiels» laissant soupçonné une «affaire douteuse», donc une fraude. Le Conseil ne retient pas cette argumentation et condamne les preneurs à la restitution du navire en l'état où il a été pris. L'affaire se complique lorsque, sous prétexte qu'il aurait manqué quelques cordages, apparaux et barriques d'huile au moment de la restitution, les Guipuzcoans auraient gardé des effets appartenant à des particuliers de Bayonne et du Labourd se trouvant à bord. Une plainte, suivie d'une députation à Saint-Sébastien pour «rétention violente», demande la restitution des effets d'une valeur de 60 000 livres. Elle est accordée mais Saconena refuse en prétendant exercer le droit de représailles lorsque les conditions du traité ne sont pas respectées. Une longue et difficile bataille d'avocats s'en suivra, chacun soulevant les préjudices et atteintes au traité subis de part et d'autre. La province de Labourd en profitera pour justement rappeler que leur préjudice du fait des «sujets du roy d'Espagne» est de 305 290 livres...<sup>25</sup>

Au travers de ces quelques exemples, on peut constater que seuls comptent les intérêts des corsaires qui cherchent la moindre faille pour légitimer leurs prises. Mais fondamentalement, les traités restent, dans l'ensemble, bien respectés et les accrochages, difficiles à éviter, ne nuisent en rien au désir des basques de maintenir et de perpétuer ces conventions qui sont une des expressions de leurs libertés. Mais ils vont se heurter, à partir de la fin du XVII<sup>e</sup> siècle à des atteintes qui font présager de leurs fins prochaines. Le temps est à la centralisation au sein des deux monarchies et les premières restrictions aux traités apparaissent.

La liberté dérogatoire d'accorder des passeports donnée aux autorités provinciales va être tout d'abord menacée. Le roi d'Espagne, en effet, lors d'une première négociation d'un traité en 1689, veut qu'il soit amputé de l'article 5 et 10 car il refuse le pouvoir donné aux provinces de délivrer des passeports ainsi que l'impunité en matière de contrebande. Il maintient leur exclusion lorsqu'il envoie sa permission de conclure le traité, le 9 février 1690. Avec la seule ratification du roi de France, le traité n'obtient pas la sécurité suffisante pour la navigation et n'est pas appliqué. Il faut attendre une nouvelle tentative de conclusion en 1694 pour que le roi d'Espagne accorde enfin sa permission sur tous les articles et pour que le traité prenne son autorité effective mais il sera resté bloqué quatre ans. Ensuite, suite à la requête du comte de Toulouse, amiral de France, la France franchit le pas et retire la dérogation de délivrer des passeports au gouverneur de Bayonne à la fin de cette même année.

Que penser également de «l'affaire» de la barque guipuzcoane en 1696? Cette barque arrive avec un chargement d'oranges dans le port de Saint-Jean-de-Luz sans passeport. Le préposé de l'amirauté veut arrêter le maître de la barque mais les autorités municipales s'y opposent violemment estimant que le traité suffit à couvrir le navire même si toutes les formalités ne sont pas respectées. Le rappel de Monseigneur de Pontchartrain est sévère: les navires, même sans papiers, ne bénéficient de la zone de neutralisation qu'en cas de prise et l'article 6 ne dispense de passeports que lors de voyage dans un même détroit et non d'une province à l'autre. Il ne fait que rappeler et exécuter le traité tel qu'il a été ratifié mais il souligne implicitement que les traités sont accordés à titre de privilèges, parce que le monarque le juge bon, mais qu'il n'est en aucun cas question de complaisance.

24. AM Saint-Jean-de-Luz, archives anciennes, EE3, liasse 4, n° 2.

25. AM Saint-Jean-de-Luz, archives anciennes, extrait des registres du Conseil d'Etat sur la main levée du navire la *Notre-Dame de la Paix* de Saint-Sébastien, EE3, liasse 4, n°3. Extraits du mémoire sur le procès en appel devant le conseil de Madrid entre Pedro Saconena, bourgeois de Saint-Sébastien et la province du Labourd concernant le navire la *Notre-Dame de la Paix*.

Expression d'une autonomie pour les uns ou simple privilège pour les autres, les atteintes peu à peu subites au traité vont avoir miné, si ce n'est son autorité, du moins son esprit. Le XVIII<sup>e</sup> siècle verra leur disparition pour deux raisons essentielles.

D'une part, les traités répondant aux dangers de la guerre, vont naturellement disparaître en raison de la disparition des conflits entre les deux pays. Ainsi, lors des deux guerres où ils seront opposés en 1719 et 1795, aucun traité ne sera effectivement conclu et appliqué. Du reste, le pacte de famille de 1761, liant notamment les Bourbons d'Espagne et de France et comportant des clauses concernant le commerce, rendront les traités inutiles.

D'autre part, et c'est sans aucun doute plus grave, viendra la perte de l'esprit de la «Bonne Correspondance» due à la montée du protectionnisme espagnol. La multiplication de tracasseries administratives et douanières, les augmentations de droits, de la taxe d'hivernage vont être source de conflits. Puis l'attribution de zones de pêche aux Biscayens et aux Guipuzcoans au détriment des Français lors du traité d'Utrecht en 1713 deviendra un motif de jalousie entre les trois provinces autrefois unies dans un souci commun.

Il n'en demeure pas moins que ces traités resteront une illustration de l'ingéniosité des Basques à tirer profit d'une conjoncture désastreuse. Aboutissement d'une évolution multiséculaire, ces accords ont tissé de forts liens économiques qui ont ignoré les frontières et méprisés les conflits durant les deux premiers siècles de l'Ancien régime.