Anglais ait eu le spleen ou se soit suicidé la semaine du Derby.

» En face de l'ouverture du fer à cheval, un grand espace, désigné sous le nom de *Paddocks*, a été ménagé pour les concurrents : c'est là que les *lads* promènent les chevaux avant de les livrer aux jockeys. Le pesage a lieu près de la tribune du juge. Une carte spéciale, coûtant 10 schellings, vous donne entrée dans l'enceinte des *Paddocks*.

» Au lieu d'être plate comme chez nous, la piste est accidentée d'une montée au départ, et d'une descente à l'arrivée. Un fonctionnaire, un personnage officiel, est chargé de la difficile mission de *starter*, c'est-à-dire donne les départs; un autre fonctionnaire est juge au *winning-post*, nous dirions en France au poteau d'arrivée.

» Le *starter* officiel est bien loin d'avoir l'habileté, le coup d'œil et le sang-froid du *starter* français, M. le baron de La Rochette. Dans le dernier Derby, celui du 31 mai 1865, il n'y a pas eu moins de quatorze faux départs, et ces malencontreuses opérations n'ont pas duré moins de quarante-cinq minutes. La *furie française* eût trouvé l'épreuve au-dessus de ses forces : la patience anglaise n'a même pas murmuré. Autant cette foule est bruyante et tumultueuse avant la *course*, autant, au contraire, elle se montre, pendant l'épreuve, calme, attentive, recueillie. Je ne dirai pas trop en disant que son attention a quelque chose de religieux. Les hourras retentiront après la victoire.

» Signalons ici une différence caractéristique. En France, on n'affiche que les numéros des chevaux ; en Angleterre, on affiche également le nom des jockeys, et, après la *course*, au lieu de mettre en évidence comme chez nous le seul numéro du vainqueur, on fait voir ceux de tous les chevaux que le juge a placés.

» Si, pendant la *course*, le public ne trahit ses émotions ardentes et profondes que par son silence, sa passion, après la victoire, éclate avec toute la spontanéité et toute l'énergie du sentiment populaire. On crie, on vocifère, on trépigne, on bat des mains, on se plaint, on se félicite, on calcule sa perte ou son gain, car tout le monde a parié. Les bureaux de l'office télégraphique sont assiégés par tous les correspondants des journaux et des clubs européens; les pigeons voyageurs, tenus en réserve pour la circonstance, sont lâchés par leurs maîtres, prennent l'essor, se guindent, et, arrivés à une certaine hauteur, s'arrêtent, et bientôt, guidés par leur infaillible instinct, se dispersent dans toutes les directions, et vont porter à tous les coins du royaume, et même sur le continent, la nouvelle attendue. Le résultat du Derby sera connu le soir même de tout le monde équestre. Mais tant d'émotions affament et altèrent. Il faut manger, il faut boire : l'heure du lunch a sonné. On improvise des tables sur la plate-forme des voitures et sur le gazon de la lande; toutes les baraques, converties en restaurants et en buffets, sont assiégées par la foule des piétons.

» A côté des agapes populaires, l'aristocratie, la fashion, la fleur des pois de l'élégance, les lions de la mode, les héros du sport et les rois du turf déploient pour eux-mêmes et pour leurs invités des magnificences princières. Je n'en veux citer qu'un seul exemple, et je l'emprunte à la chronique de la journée du dernier Derby.

» Le major Heatley, de l'armée des Indes, avait fait dresser deux tentes décorées avec une magnificence et un luxe dont, sans doute, il avait trouvé l'exemple dans l'hospitalité fastueuse des rajahs alliés de l'Angleterre. Sous ces tentes superbes, il a offert à goûter à plus de deux mille personnes. Tout ce qui avait un nom en Angleterre, dans le livre d'or du *peerage* ou dans les annales de l'élégance et du *high life* avait été convié par le major, et, comme il possède toutes les traditions de la grande hospitalité, il reconnaissait à chacun de ses invités le droit de lui présenter ce jour-là ses amis. Au milieu de la première tente, le regard était tout d'abord attiré par une tonne de cristal au robinet d'argent, laissant voir, à travers ses parois transparentes, les flots captifs du vin français par excellence, du vin de Champagne, endormis dans la glace. Les tables étaient couvertes de mets exquis et rares; il n'y avait plus, depuis vingt-quatre heures, de coquillages ni de poissons à Haymarket : tout était venu à Epsom; après la soupe à la tortue et le karry pimenté, on trouvait une saveur plus grande aux œufs de pluvier, cette délicate friandise si recherchée de nos voisins. Je ne cite les fruits que pour mémoire : il y avait des pyramides de fraises et des montagnes de cerises; des pêches comme au mois d'août, et des brugnons jaunes et violets, ridés et mûrs, qui s'étaient d'eux-mêmes détachés de l'arbre, comme en septembre.

» Si l'on boit le champagne sous la tente des majors, ailleurs on sable le clairet et le burgundy-wine. Aux degrés inférieurs de la hiérarchie sociale et de l'opulence, on se contente de la bière nationale, à laquelle on ajoute toutes ces distillations fermentées que les Anglais reconnaissants décorent de toutes sortes de noms pompeux, et dont le wiskey nous semble le type le plus caractéristique, boisson vraiment énergique, étrangère à nos habitudes, qui répugne à nos instincts, mais nécessaire peut-être pour secouer la torpeur de nos voisins engourdis dans leurs brumes. Je laisse à penser ce que doit être le retour après ces excitations de toute nature : il est ultra-joyeux, mais, toutefois, sans désordres graves, et presque toujours sans accidents sérieux. L'uniforme respecté de quelques policemen, à pied ou à cheval, suffit pour maintenir, et au besoin régenter cette foule immense, qui rentre dans ses foyers, gaie au moins une fois par an, et emportant le souvenir d'une des plus grandes joies qu'il lui soit donné d'éprouver, celle d'avoir vu courir des chevaux ! Ce ne sont point là des passe-temps et des émotions qu'il faille réprouver : bien au contraire, il serait à souhaiter que le peuple de tous les pays ne connût point de plus dangereuses distractions. Qu'il soit donné par des hommes ou par des chevaux, le spectacle de l'énergie à outrance, de l'effort poussé jusqu'à la dernière limite du possible, est bon à mettre sous les yeux de la foule. Il n'y a là rien qui affadisse ni qui corrompe.

» Paris, la première ville du monde, n'eut pendant longtemps qu'un hippodrome indigne de lui.

» Tout le monde connaît ce triste et misérable emplacement du Champ-de-Mars, aride, nu, presque désolé, terrain inégal, sablonneux, déshonoré par de hideuses baraques, aussi incommodes qu'insuffisantes. On se demande comment le choix d'hommes de goût et véritablement compétents a jamais pu se porter sur un tel terrain, et comment on fit pour se résigner si longtemps à de tels inconvénients.

» Ce fut seulement en 1856 que l'on songea à ces belles prairies de Longchamp, si admirablement situées entre l'extrémité occidentale du bois de Boulogne et la rive droite de la Seine. Il eût été véritablement difficile de rencontrer mieux. Tout semble réuni pour faire de ces prairies de Longchamp le terrain favori des plus belles luttes hippiques : une distance modérée de la ville, sans toutefois un voisinage trop immédiat et qui pourrait devenir gênant; l'accès facile, par la voie ferrée, par la rivière et par le bois de Boulogne, c'est-à-dire par la route la plus aimable et la plus charmante du monde. Ajoutez, tout à l'entour, le paysage le plus exquis et les perspectives les plus enchanteresses, la cime ondoyante des derniers arbres du Bois, les jolis horizons de Boulogne et de Saint-Cloud, et, au-dessus de tout cela, la grande et fière silhouette du mont Valérien. Je ne parle ici que de l'accessoire. Il ne faut point cependant négliger le principal. Je veux dire un terrain de bonne qualité et d'une contenance de 66 hectares, permettant d'accroître assez la superficie de la piste pour éviter des tournants, ou trop fréquents ou trop brusques, et permettre ainsi aux chevaux de développer, sur un espace assez considérable, le maximum de leur vitesse. La piste, sans être comparable à celle d'Epsom, s'améliore cependant de jour en jour, grâce aux soins intelligents dont elle est l'objet. Elle est déjà entièrement gazonnée. L'hippodrome de Longchamp a une double piste : l'une oblongue, de 1,900 mètres, tracée dans le sens même de la rivière; l'autre, d'environ 3,000 mètres, est prolongée sur les grands côtés de la première.

» L'orientation de l'hippodrome commandait la disposition des tribunes. Elles sont adossées à la rivière, et se développent sur une longueur totale de 240 mètres. Elles sont divisées en cinq bâtiments distincts, pouvant contenir environ 5,000 spectateurs. La tribune de l'Empereur, qui occupe le centre de ces petits édifices, est construite dans ce genre chalet que le bois de Boulogne vient d'adopter pour toutes ses constructions, et qui s'harmonise d'une façon charmante avec les arbres et le paysage environnants. A droite et à gauche de la tribune de l'Empereur s'en élèvent deux autres, correspondant avec l'enceinte du pesage. Les éléments qui entrent dans la construction de celles-ci sont le bois, la pierre et la fonte. On les a couronnées de plates-formes, garnies de degrés, sur lesquels de nombreux spectateurs peuvent encore trouver place. Ces deux tribunes correspondent avec l'enceinte du pesage, véritable concours de toutes les élégances européennes, où les femmes ne pénètrent que munies d'une carte personnelle, ce qui en exclut toutes celles qui n'ont point une garantie masculine à leur service. Les deux grandes tribunes extérieures, sans communication avec l'enceinte du pesage, sont bâties dans le même style, mais sans gradins sur la plate-forme. C'est par centaines de mille que l'on pourrait admettre les spectateurs dans l'enceinte de l'hippodrome. Des dégagements habilement ménagés permettent à la foule de se disperser en quelques minutes. Aussi est-il rare que le défilé, si nombreux qu'il soit, donne lieu au moindre accident.

» Le succès de l'hippodrome de Longchamp et la renommée sans égale que lui assurent les rivalités internationales mises en jeu par l'importance du grand prix de la ville de Paris et l'éclat qui s'attache aussitôt à celui qui le remporte n'ont rien fait perdre à Chantilly de son prestige. Chantilly est toujours le turf favori du Jockey-Club, et ce patronage illustre lui garantit sa gloire hippique et sa fortune. Le Derby français qui s'y dispute et qui est, nous l'avons déjà dit, le grand critérium de la vitesse pour les poulains de trois ans de premier ordre, nés et élevés en France, lui assure un attrait dont rien ne saura le dépouiller.

» Sous les jeunes princes de la maison d'Orléans, les réunions de Chantilly jouirent en quelques années d'une vogue à laquelle rien ne saurait se comparer en France.

» En ce temps-là, les facilités exceptionnelles du chemin de fer n'avaient pas encore mis sa pelouse aux portes de Paris. On y allait en chaise de poste et l'on y restait quatre jours, pendant lesquels l'héritier présomptif de la couronne, qui se faisait déjà remarquer par l'irréprochable correction et le bon goût de ses écuries et de ses équipages, tenait une sorte de cour plénière. Tout ce qui était alors jeune, élégant, vivant de la vie du plaisir, se groupa autour de lui pour faire de Chantilly une des réunions les plus brillantes et les plus bruyantes de la jeune France. On y courait le matin; on y jouait le soir. L'or roulait à flots également abondants sur le gazon vert de l'hippodrome et sur le drap vert des tables de lansquenet. Une chambre dans un hôtel de Chantilly, pendant ces quatre jours, coûtait le prix d'un appartement à Paris pendant toute l'année. Le faubourg Saint-Germain rallié dansait en face du faubourg Saint-Germain pur; le demi-monde, qui n'était pas encore nommé, mais qui déjà préludait au rôle tapageur qu'il a joué depuis dans la société parisienne, avait aussi ses hôtels, où plus d'un fils de famille eut le malheur de trouver une trompeuse hospitalité.

» La mort du duc d'Orléans, la révolution de Février, le chemin de fer du Nord, trois causes bien diverses, ont concouru au même but : une modification profonde dans l'existence sportique de Chantilly. Plus de nuits passées dans l'enfer du jeu; plus de festins homériques à l'hôtel du *Grand-Cerf;* plus de ces défilés de véhicules de toute sorte voiturant des turfistes de toute espèce. On part maintenant de Paris après déjeuner; on y rentre pour dîner, comme s'il s'agissait de la Marche, de Vincennes, de Versailles ou du bois de Boulogne.

» Mais ce que Chantilly a perdu en animation factice et en faux éclat, il l'a regagné en sérieuse importance. Débarrassé de ses joueurs et de ses soupeurs, Chantilly a gardé, toujours fidèle, l'élite des sportsmen et la brillante pléiade d'amateurs qui gravitent autour d'elle.

» L'origine des *courses* de Chantilly remonte à 1833, la même année qui vit aussi la fondation du Jockey-Club. Comme beaucoup d'autres choses excellentes, elle fut due au hasard.

» Un matin, le prince Labanoff, hôte passager de Chantilly, traversant au galop la magnifique pelouse qui s'étend devant les écuries de ce Versailles des Condé, sentit rebondir sous les pieds de son cheval le sol élastique et souple; sur-le-champ il proposa une poule aux amis qui l'accompagnaient.

» Elle fut gagnée par M. de Normandie, un des plus brillants cavaliers que possédât la France à ce moment. Ces gentlemen-riders furent si satisfaits de leur essai qu'ils réglèrent, le jour même, les conditions d'une réunion pour le printemps suivant. Les *courses* de Chantilly étaient fondées. Cependant le prix connu sous le nom de *prix du Jockey-Club* ne fut établi qu'en 1835. Il ne fut cette année-là que de 5,000 fr. L'allocation fut portée à 7,000 fr. en 1840; à 10,000 fr. en 1847; à 15,000 fr. en 1854; depuis 1855 l'importance du Derby français est de 20,000 fr., donnés par le Jockey-Club : le montant des entrées double la somme.

» Le terrain de *course* de Chantilly serait le meilleur de France si l'hippodrome de Boulogne n'existait pas. Il occupe du moins le second rang, qu'aucune localité intermédiaire ne saurait lui disputer chez nous. C'est un vrai turf (lisez gazon) élastique et résistant, que la pluie ne détrempe point en boue, que le soleil et la sécheresse n'effritent point en poussière. Moins accessible qu'aucune autre piste aux influences de la température, il permet la course en toutes les saisons.

» La piste de Chantilly décrit un ovale à peu près régulier; elle est parfaitement plane sur les trois quarts de son parcours, s'incline légèrement à partir des écuries, et se relève ensuite, par une rampe modérée, jusqu'à la tribune du juge, présentant ainsi cette particularité de mettre les chevaux dans la nécessité de faire leur effort sur une montée.

» La position de l'hippodrome de Chantilly est une des plus heureuses que nous connaissions. Le spectateur placé dans les tribunes aperçoit devant lui les écuries monumentales célèbres dans le monde entier, noble point de vue pour une fête hippique; un peu à gauche, une ligne de jolies maisons, bordant une longue terrasse, constructions plus voisines du cottage anglais que du chalet suisse, comme si les chevaux de pur sang devaient apporter naturellement avec eux l'influence britannique sous toutes ses formes. A droite commence le vert rideau de la forêt, dont la ligne s'étend au loin, comme la barrière flottante de l'horizon. Trois tribunes : celle du centre pour le souverain et les membres de la famille impériale; à droite et à gauche, tribune publique; le Jockey-Club, *quoiqu'il* soit chez lui, ou *parce qu'il* est chez lui, est le plus mal logé : il n'a qu'une simple estrade, de l'autre côté de la piste, exposée à la pluie et au soleil. Les règlements de Chantilly n'ont pas la même sévérité que ceux de Longchamp, et ils ne frappent point du même ostracisme les belles personnes qui ont le tort ou le malheur de se présenter toutes seules à la barrière de l'enceinte du pesage. On les laisse entrer moyennant finance; mais, comme si elles voulaient se rendre justice à elles-mêmes, elles se placent invariablement dans la tribune de gauche, laissant la droite aux personnes accompagnées. Nous notons ce trait de mœurs en passant, pour ne rien laisser échapper de ce qui constitue le tableau vivant et animé des *courses*, et du monde qui s'en occupe.

» Bade, ce Paris d'été, cette seconde capitale de l'Europe, était depuis quelques années entraîné dans une trop haute sphère d'élégance pour ne point avoir aussi ses *courses de chevaux*. Il complète aujourd'hui la grande trilogie hippique européenne, dont Epsom et Chantilly sont les deux premiers termes.

» Les *courses* de Bade sont une création récente, due à l'activité de M. Edouard Benazet, dont le coup d'œil pratique saisit tout de suite l'importance qu'une pareille institution pouvait avoir pour cette patrie de son choix, à laquelle le rattachent tant d'intérêts.

» C'est au mois de janvier 1855 que fut arrêté le principe de cette création. L'exécution marcha avec cette rapidité féerique que l'on obtient à force d'or et de volonté...

» L'hippodrome de Bade est situé dans une prairie dépendant du petit village d'Iffezheim, à deux lieues de la ville et au centre de convergence des lignes ferrées de plusieurs chemins de France et d'Allemagne. Ces prairies présentent une configuration élégante et d'un ovale presque parfait, dessiné par une ligne de collines formant un amphithéâtre qui, pour être naturel, n'en est pas moins pittoresque.

» Le cours de la petite rivière (la Muhlbach) indiquait la direction en quelque sorte forcée de la piste. C'est près de ce cours d'eau que s'élèvent les constructions, accessoires obligés de tout champ de *course*. Ces constructions, qui ne manquent point de style, sont l'œuvre de MM. Beelzer frères, architectes badois, dont les plans furent contrôlés par des hommes d'une compétence spéciale incontestée, MM. Reiset, Mackensie-Grieves, le baron de Gensau, et M. Grandhomme, secrétaire de notre Jockey-Club.

» Nous ne retrouvons point ici les cinq tribunes de Paris, mais seulement trois : la tribune publique, la tribune du Jockey-Club et la tribune des Princes. La tribune des Princes, destinée au grand-duc de Bade, à sa cour et à ses hôtes, a une estrade couverte, des colonnettes élégantes, des salles de gardes et une croisée avec des meurtrières, ni plus ni moins qu'un château féodal. Elle est surmontée d'un belvédère. Les deux autres tribunes, de grandeurs inégales, sont également surmontées de belvédères; elles ont aussi des gradins en terrasse sur leur toit, d'où l'œil découvre toute l'étendue de la piste. Tout cela n'a peut-être pas la sévérité de lignes ni la correction d'aspect que nous retrouvons à Longchamp; ce n'est pas français, mais c'est allemand, c'est-à-dire empreint d'une sorte de bonhomie gaie et d'élégance rustique qui ne sont pas sans charme. Les peintures extérieures ont des nuances vives et tendres qui sont dans une harmonie aimable avec tout le paysage environnant.

» La ligne droite, ou ligne d'arrivée, sur laquelle les chevaux font leur dernier effort, qui décide souvent le succès, est longue d'environ 800 mètres. C'est, au point de vue de la *course*, le meilleur terrain d'Iffezheim; il est élastique et souple comme le turf de Chantilly. Le reste de l'hippodrome est d'une nature marécageuse, et a exigé d'importants travaux pour arriver à l'état satisfaisant dans lequel nous le voyons aujourd'hui.

» Le champ de *course* de Bade a été inauguré le 5 septembre 1858, devant un public composé des représentants de toutes les aristocraties européennes. Ses réunions d'automne, excessivement suivies, sont les dernières qui, chaque année, aient le privilége de réunir les sommités du grand monde et les notabilités du turf, avant cette grande dispersion dans les châteaux, dont l'hiver seul ramènera dans les capitales les hôtes trop longtemps attardés. »

— Physiol. et hyg. Lorsqu'un individu marche lentement, entre chaque pas simple il pose à terre les deux pieds; quand il marche précipitamment, le corps n'est plus soutenu que par un seul pied à la fois, celui qui supportait le corps se détachant du sol au moment où l'autre s'y pose. Le corps ne quitte donc jamais complètement la terre pendant la marche. Dans la *course* au contraire, à certains moments, le corps se sépare complétement du sol. C'est en cela surtout, bien plutôt que par la vitesse de la progression, que la *course* diffère de la marche précipitée, car on peut courir moins vite qu'on ne marche. Pendant la *course*, le corps touche alternativement le sol par chaque pied, et, à chaque fois qu'un pied quitte le sol, le corps est projeté en haut et flotte librement dans l'air. La projection du corps dans l'espace s'opère dans la *course* comme dans le saut; la *course* est une marche précipitée, entrecoupée de sauts.

La vitesse de la *course*, c'est-à-dire la grandeur du déplacement, suivant l'horizontale, du centre de gravité du corps, dépend de la longueur des sauts de la *course* et de leur durée; la longueur du saut étant généralement plus considérable que celle du pas, il en résulte que la *course* a une allure plus vive que la marche. Mais c'est surtout parce que les jambes oscillent ensemble que les sauts de la *course* sont plus précipités que les pas de la marche. Dans la marche la plus vive, l'intervalle qui sépare l'application sur le sol de chaque pied pris en particulier se compose en effet, au minimum, de la durée nécessaire à deux transports successifs des membres inférieurs. Dans la *course*, ces transports s'opèrent simultanément dans les deux membres. D'où il résulte que, dans un même intervalle de temps, l'homme peut exécuter un plus grand nombre de sauts qu'il n'aurait exécuté de pas. La vitesse maximum du déplacement horizontal en une seconde peut être portée à 7 m. 60, suivant MM. Weber. Si une pareille vitesse pouvait être soutenue pendant longtemps, l'homme parcourrait 27 kilom. en une heure. Mais une *course* aussi précipitée n'est possible que pendant quelques secondes ou quelques minutes. Lorsque l'homme veut courir longtemps ou soutenir, comme on dit, une *course* de longue haleine, il règle la vitesse du déplacement de manière à parcourir dans l'intervalle d'une heure environ 12 kilom. de distance. La *course* réglée ou *course* de résistance est celle des coureurs de profession, celle des pompiers qui vont à l'incendie, etc. On la désigne souvent sous le nom de *course* gymnastique.

La *course* amène une accélération du cours du sang qui, n'étant pas portée au delà de certaines limites, n'a aucun inconvénient; mais lorsque la *course* est trop rapide ou trop prolongée, elle amène l'engorgement du poumon, l'anhélation, l'essoufflement, la suffocation, et peut même occasionner une apoplexie pulmonaire.

La *course*, excellent exercice pour les individus bien constitués et vigoureux, doit être formellement interdite aux gens atteints d'affections des organes thoraciques.

— Mar. La *course* est née au moyen âge, à l'occasion des déprédations des Sarrasins dans la Méditerranée et des Normands dans les mers du Nord. Les commerçants, sans cesse exposés aux plus grands dangers de la part de ces brigands qui, sans être autorisés par leurs gouvernements, étaient cependant assurés de la plus complète impunité, commencèrent par armer leurs navires, et formèrent des associations pour naviguer de conserve et se prêter un mutuel secours. Mais bientôt ces navires ne se bornèrent pas à repousser les attaques des pirates; ils osèrent les poursuivre, les combattre et leur arracher les richesses dont ils s'étaient emparés. Peu à peu ces navires armés pour leur défense se servirent de leurs armes soit pour venger des insultes reçues, soit pour écarter des concurrents plus faibles. La partie lésée armait pour reprendre ce qu'elle avait perdu; elle attaquait les bâtiments de l'oppresseur, souvent même ceux de ses compatriotes, et s'en emparait jusqu'à concurrence de la perte essuyée et des frais faits pour arriver à la réparation. Mais l'autre partie ne se tenait pas toujours pour battue; elle armait à son tour pour exercer des représailles. De là d'interminables querelles, de véritables guerres privées entre les citoyens dont les souverains étaient en paix. Ces faits étranges, que notre siècle ne comprend plus, sont prouvés par les traités internationaux qui avaient pour but beaucoup plus de réglementer ces guerres privées, de les rendre plus rares, de leur enlever leur caractère d'atrocité, que d'en détruire le germe. D'un autre côté, en cas de guerre, les Etats appelaient tous leurs sujets à prendre part aux hostilités sur terre comme sur mer. Par le fait même des hostilités, tous les navires d'une nation étaient autorisés à courir sus à l'ennemi sans aucune permission spéciale du souverain. Dans les auteurs, ces deux sortes de *courses* s'appellent *course de représailles* et *course de guerre*.

La *course* de représailles, qui rendait illusoires les traités et bravait l'autorité des souverains eux-mêmes, fut réglementée la première par l'institution du tribunal des conservateurs de la paix, composé d'un nombre égal de juges pris parmi les sujets des deux nations contractantes. Dès le XIIIe siècle, il fut défendu de recourir aux voies de fait avant de s'être adressé à ce tribunal. Mais si les griefs dénoncés n'étaient redressés dans un délai ordinairement fixé à deux mois, les plaignants restaient dans leurs droits et pouvaient user de la force. Les traités de 1228 et de 1235 passés entre la France et l'Angleterre contiennent des stipulations de ce genre. Au XIVe siècle, lorsque la sentence rendue par les conservateurs de la paix restait sans exécution, on délivrait au plaignant une autorisation spéciale d'armer contre son adversaire et de se faire justice à lui-même; cette autorisation était appelée *marcha*, d'où l'on fit plus tard le mot, encore employé de nos jours, *lettres de marque*. La limite des sommes jusqu'à concurrence desquelles les représailles devaient s'exercer y était indiquée. Le XVe siècle vit restreindre, puis abolir la *course* de représailles.

La France, la première, en 1400, assujettit les armements en *course* à la formalité de l'autorisation préalable. Les Anglais n'imitèrent pas tout d'abord ce généreux exemple, et se contentèrent de frapper la *course* de représailles en déclarant, de 1414 à 1416, passible de la peine de mort quiconque, rompant la paix au mépris d'une trêve conclue, courait sus aux bâtiments d'une autre nation. Peu à peu cependant l'initiative de la France fut imitée, et, vers la fin du XVe siècle, toutes les nations européennes avaient adopté le principe qu'elle avait proclamé. Tout capitaine faisant la *course* sans commission de guerre était traité comme pirate. Le complément naturel et indispensable de cette réglementation nouvelle fut le cautionnement pour garantir les intérêts des neutres, et l'obligation de faire déclarer la validité de la prise par le tribunal des conservateurs de la paix. La *course* dès lors fut limitée aux opérations d'une guerre régulière. On ne délivra plus de lettre de marque pour *course* de représailles. La réclamation du plaignant, présentée à son souverain légitime, était renvoyée par ce dernier au souverain de l'offenseur, et le différend était vidé par voie diplomatique. Si la *course* de représailles était abolie, la *course* de guerre se développa d'autant.

La guerre des Provinces-Unies revendiquant leur indépendance contre l'Espagne y contribua puissamment. Ces provinces, ne pouvant mettre à la mer des flottes capables de lutter contre celles de l'Espagne, entreprirent de ruiner son commerce. L'Espagne, dont le commerce souffrait énormément de ce mode de guerre, chercha dans le mal même un remède au mal; elle délivra un grand nombre de lettres de marque. L'Angleterre, entraînée dans cette voie, encouragea également la *course*. Ses corsaires entreprirent des expéditions lointaines et sérieuses. Le plus célèbre d'entre eux, Francis Drake, fit souvent trembler les vice-rois espagnols de l'Amérique. La plupart des corsaires de cette époque, ne prenant les armes que dans l'espérance du butin, préféraient de beaucoup des proies désarmées à celles pour lesquelles il fallait affronter les chances d'un combat. Aussi la *course* favorisa-t-elle trop souvent d'odieux actes de piraterie. Les traités internationaux s'attachèrent à réprimer et à prévenir ces abus.

Tous les traités du XVIe et du XVIIe siècle sont unanimes dans les conditions qu'ils imposent à la légitimité de la *course*. Le corsaire doit être muni de l'autorisation expresse de son gouvernement; cet acte seul lui délègue le droit souverain de commettre des actes d'hostilité. L'armateur doit fournir caution, indispensable garantie contre l'avidité de ces écumeurs de mer, plus avides de butin que de gloire. A cette époque, les corsaires, les vrais corsaires, ceux qui ont illustré la marine, commencent à paraître et s'emparent immédiatement de la faveur publique. On les considère comme indispensables : les hommes les plus sérieux, les esprits les plus élevés défendent cette institution et l'élèvent en la réglementant d'une manière sérieuse. « Il faut, disait Vauban, dans un mémoire sur cette question, de toutes les manières faciliter la *course* tant que durera la guerre. » Il est certain qu'aucune nation ne tira autant de profit que la France de ses corsaires, surtout pendant les guerres de Louis XIV. La *course*, à cette époque, anéantit le commerce de nos ennemis, et on peut affirmer sans exagération qu'elle fit infiniment plus de mal aux marines européennes que les batailles navales livrées par nos flottes de ligne. De tous les points de notre littoral surgissaient ces hommes hardis, dont les exploits fabuleux portaient la terreur dans toute l'Europe. Bretons, Basques, Gascons, Normands, tous s'élancent à l'envi. On dirait qu'une sorte de vertige s'est emparé de notre population maritime et la lance à travers l'Océan, insouciante du danger. Ces audacieux aventuriers, montés sur de légers navires, affrontent les plus gros bâtiments de guerre, sautent à l'abordage, les prennent, les brûlent; ils traversent des flottes entières avec un bonheur inouï; on dirait qu'une divinité inconnue les protége; ils se jouent avec la même intrépidité et le même succès du vent, des flots; ils narguent la tempête comme ils se rient des canons ennemis. A leur tête ils ont des hommes dont le nom est devenu légendaire : les Jean Bart, les Duguay-Trouin, les Ducasse, les Forbin, les Saint-Pol, les Cassard, pléiade illustre, dont la bravoure, l'habileté n'ont jamais été surpassées par les plus célèbres des hommes de mer d'aucune nation. Ils ruinaient le commerce de nos ennemis, et, du même coup, secouraient la malheureuse France, désolée par cette famine horrible qui décimait nos provinces.

On comprend que les bornes de cet article ne nous permettent pas d'entrer ici dans de longs détails; mais qui de nous ne s'est senti ému en lisant le récit de ces glorieux combats ? N'était-il pas admirable, cet indomptable héros qui avait nom Duguay-Trouin, lorsque, avec un vaisseau et une frégate, il attaquait un convoi anglais de quatorze voiles, escorté de trois gros vaisseaux de guerre? L'équipage de l'*Intrépide* est couché à plat pont; debout sur son banc de quart, Duguay-Trouin, impassible, commande la manœuvre; un silence de mort règne à bord de son vaisseau, qui s'avance majestueusement sans daigner répondre un seul coup aux bordées répétées des Anglais. Arrivé à portée de pistolet, sur un signe, les canonniers se relèvent soudain; un véritable ouragan de feu, vomi par les sabords de l'*Intrépide*, broie le vaisseau anglais le plus rapproché; le second est pris à l'abordage; le troisième, démâté et ne gouvernant plus, amène son pavillon, pendant que le quatrième épouvanté fuit à toutes voiles. La frégate, pendant que le vaisseau combattait, amarinait les riches galions anglais. C'est invraisemblable, impossible, et cependant c'est vrai. Mais passons, il faudrait tout citer.

Raynal a consigné dans son *Histoire philosophique* les services immenses que la *course* a rendus à la France pendant les guerres de Louis XIV. Il a constaté que, seulement dans le cours de la guerre de 1689, les Anglais ne perdirent pas moins de 4,200 navires par le fait de nos corsaires. « Les flottes anglaises, dit-il, employées à combattre les escadres de France, ne pouvaient protéger leurs bâtiments marchands contre nos armateurs. Les compagnies d'assurance, criait-on aux portes du parlement anglais, sont ruinées, les maisons les plus respectables tombent en banqueroute ouverte, les ouvriers demeurent sans travail et l'argent disparu de la circulation y rentre à peine au taux de 10 pour 100. Et pendant que la misère était à Londres, Bayonne, Dieppe, le Havre, Dunkerque et Saint-Malo se remplissaient des dépouilles ennemies, leurs maisons de commerce faisaient des fortunes colossales, équipaient des divisions entières, et quand, plus tard, après une succession de revers, la France semblera s'incliner vers sa ruine, nous verrons ces mêmes commerçants offrir leurs millions à Louis XIV, et contribuer ainsi au salut de la patrie. Ce fut surtout au moment où la France épuisée n'avait plus d'armée navale régulière à opposer aux ennemis, et se trouvait hors d'état de subvenir aux frais de grands armements, que l'on put recueillir les bienfaits des armements particuliers; ce fut alors que l'Etat, pour favoriser les expéditions isolées, céda les bâtiments de la marine royale, moyennant la remise d'un cinquième sur les prises et profits, et ce fut alors qu'on vit le seul port de Dunkerque armer pendant une seule guerre jusqu'à *sept cent quatre-vingt-douze bâtiments*. Voici quelques détails précis sur l'organisation de la guerre de *course* à l'époque de Louis XIV, la véritable époque des corsaires. Le capitaine d'un bâtiment armé en *course* ne pouvait être confondu avec le pirate, car il recevait une *lettre de marque* ou *commission* signée du ministre; il armait lui-même son vaisseau et combattait en volontaire à ses risques et périls, mais il n'en était pas moins au service de l'Etat, et soumis au code maritime, tandis que le pirate courait les mers sans commission et ne relevait que de son audace et de son activité. Cette commission, qu'on appelait communément commission en guerre ou commission pour aller en *course*, devait contenir le nom et le port ou capacité du vaisseau, le lieu d'où il partait, le nom de son capitaine, le nombre de ses canons et de son équipage. Les sujets du roi qui prenaient une commission d'un roi ou d'un Etat étranger pour armer en guerre, sans permission expresse, ou ceux qui se trouvaient saisis de deux commissions de gouvernements différents, étaient traités comme les pirates qui n'avaient de commission d'aucun prince ou Etat souverain, c'est-à-dire qu'ils étaient punis de mort. Les capitaines corsaires pouvaient avoir à bord plusieurs pavillons, afin de déguiser leur nationalité, et s'approcher ainsi plus facilement des vaisseaux dont ils voulaient se rendre maîtres; toutefois ils étaient obligés d'arborer le drapeau de leur nation avant d'engager le combat et de tirer un seul coup de canon, sous peine d'être punis. Les bâtiments qu'il était permis aux corsaires de prendre, et qu'on appelait communément de bonne prise, étaient : 1° les vaisseaux qui refusaient d'arborer leur pavillon, amis ou ennemis; 2° les vaisseaux que l'on reconnaissait par leurs papiers appartenir aux ennemis de l'Etat; 3° les vaisseaux qui n'avaient aucun papier qui pût faire connaître à qui ils appartenaient; 4° les vaisseaux mêmes des alliés et des amis qui se trouvaient chargés d'effets appartenant aux ennemis. Aussitôt qu'un vaisseau était pris, le capitaine corsaire devait commencer par se saisir de tous les papiers qu'il portait, afin de faire constater plus tard que le tout était de bonne prise. Puis le capitaine devait fermer les armoires, les coffres, ainsi que les chambres et autres lieux où étaient les marchandises, et empêcher le pillage, car il n'avait aucun droit sur la prise avant qu'elle eût été déclarée bonne par les juges, et ne devait disposer de rien qu'en présence des intéressés. Puis il devait amariner la prise, c'est-à-dire faire passer des gens de son propre équipage en nombre suffisant pour la conduire au port. En même temps il devait faire passer à son bord le maître ou capitaine et les principaux matelots de la prise, afin de diminuer les forces de celle-ci, et de lui ôter le moyen de se sauver en se révoltant contre ceux qui avaient été chargés de la conduire, comme cela arrivait quelquefois. Dès que la prise était arrivée au port, celui qui l'avait faite ou qui l'avait conduite allait faire son rapport ou sa déclaration, c'est-à-dire qu'il allait déclarer devant les juges de l'amirauté où, quand et de quelle manière la prise avait été faite. En même temps, il remettait au juge tous les papiers trouvés à bord; après quoi, les juges se transportaient sur la prise, où ils faisaient un procès-verbal de tout ce qu'ils y trouvaient; ils scellaient avec le sceau de l'amirauté tous les lieux qui renfermaient les marchandises, et commettaient un gardien pour en avoir soin et en répondre jusqu'après le jugement. Puis le juge, assisté d'un greffier et d'un interprète, faisait subir au maître ou capitaine du bâtiment pris un interrogatoire complet, à savoir quels étaient son nom, son âge, son pays, sa religion, à qui appartenaient le vaisseau et les marchandises, d'où il venait et où il allait quand il avait été pris. Le greffier prenait acte des réponses et les faisait signer audit capitaine. Cet interrogatoire, le rapport ou la déclaration du capitaine preneur, le procès-verbal fait à bord de la prise par le juge et enfin la traduction des papiers trouvés à bord constituaient l'instruction, d'après laquelle on jugeait si la prise était bonne ou non. Si le juge trouvait qu'il n'y avait pas lieu de déclarer la prise bonne, il ordonnait mainlevée. Le bâtiment était rendu à son légitime possesseur, et le corsaire, selon les cas, pouvait être condamné à payer des dommages-intérêts, tant pour le retard subi par le navire indûment amariné que pour les dégâts et avaries éprouvés par les marchandises. Le cautionnement du corsaire répondait du payement de ces indemnités; il était fixé à cette époque à la somme de 15,000 livres. Si le bâtiment était déclaré de bonne prise, il était vendu par-devant le juge, et le prix de la vente était partagé entre les intéressés. Un tiers revenait à l'armateur propriétaire, qui avait fourni le navire « bien étanche, avec agrès, » apparaux, canons et autres armes; » un tiers était dévolu à l'avitailleur, qui avait approvisionné le corsaire de vivres, de poudres, d'ustensiles de tout genre; le troisième tiers appartenait à l'équipage, et le partage en était fait entre les matelots, les officiers mariniers, les officiers commissionnés et le capitaine, à chacun selon son rang. Avant cette distribution, et sur la masse totale, le juge avait dû prélever les frais de justice et de garde, et le dixième, qui appartenait au grand amiral de France.

Telle était l'organisation de la *course* sous Louis XIV. Les prises faites par les corsaires, en détruisant le commerce des nations ennemies, étaient d'une utilité incontestable pour l'Etat; elles avaient encore un avantage plus direct pour les particuliers qui faisaient les frais de l'armement de bâtiments armés en *course*, et qui encaissaient une bonne part des bénéfices. Aussi voyons-nous Seignelay et Louvois s'imaginer de faire faire la *course* pour leur compte et à leur profit, et confier à Jean Bart et à Forbin le soin de mener à bien leurs petites spéculations; ils n'eurent pas lieu de s'en repentir, car nous lisons dans le journal de Dangeau, en date du 17 avril 1689 : « Les prises que nos vaisseaux ont faites sur les Hollandais montent déjà à plus de 4 millions depuis la déclaration de la guerre. M. de Seignelay est très-content; il nous a dit aujourd'hui qu'il avait eu plus de 20,000 pistoles (près de 1 million de nos jours) pour sa part. » Aussi Jean Bart ayant fait à ce ministre un rapport dans lequel il lui proposait d'ordonner la création d'une escadre de frégates légères, bien armées et bien équipées, et destinées exclusivement à donner la chasse aux nombreux bâtiments marchands ennemis qui sillonnaient incessamment la mer du Nord, la mer Baltique et la Manche, et à ruiner, avec cette escadre, le commerce des Hollandais et des Anglais, Seignelay, faisant passer son intérêt particulier avant celui de l'Etat, préféra exploiter à son bénéfice exclusif la valeur du marin qui lui rapportait de si belles parts de prises, et repoussa la grande et féconde pensée de Jean Bart, cette pensée par laquelle, pour nous servir des expressions d'un de ses plus célèbres historiens, Eugène Sue, il se place à côté des plus belles et des plus mâles intelligences de son temps. Cent vingt ans plus tard, en 1807, un des plus dignes successeurs de Jean-Bart, Robert Surcouf, le célèbre corsaire de Saint-Malo, faisait une proposition analogue à l'empereur Napoléon : « Sire, lui disait-il, à votre place, je brûlerais tous mes vaisseaux de ligne, je ne livrerais jamais de combat aux flottes et aux escadres britanniques, mais je lancerais sur toutes les mers une multitude de frégates et de bâtiments légers, qui auraient bientôt anéanti le commerce de notre rivale et la mettraient ainsi à notre discrétion. »

Mais, avant l'empire, la guerre de *course* avait été supprimée un instant sous la Révolution. En effet, l'illustre Franklin ayant formulé un anathème éloquent contre cette sorte de navigation, et demandé pourquoi l'on ne proscrirait pas pour jamais cet acte odieux des corsaires, reste de l'ancienne piraterie, qui enrichit quelques armateurs avides et peu scrupuleux, mais qui profite peu aux nations elles-mêmes qui les autorisent, Kersaint proposa, le 3 mai 1792, à l'Assemblée législative la suppression de la *course* au nom des comités diplomatique, de la marine et du commerce réunis. Un député, Lasource, combattit cette proposition, appuyée par Aréna, Journu-Auber, Guadet; l'Assemblée, sur la motion de Vergniaud, décréta l'ajournement du projet. A la fin de janvier 1793, la rupture avec l'Angleterre fit oublier la proposition de Kersaint, et la *course* fut de nouveau complétement rétablie. Divers décrets vinrent ré-