

Dessiné et gravé par :
Pierre Forget

Imprimé en :
taille-douce

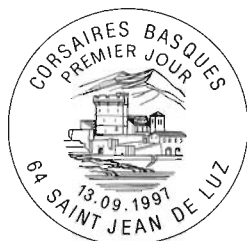
Format :
horizontal 22 x 36
50 timbres à la feuille

Valeur faciale :
3,00 F



D'après maquette, couleurs non définitives

premier jour



Oblitération disponible
sur place
Timbre à date 32 mm
"Premier Jour"

Vente anticipée

Les samedi 13 et dimanche 14 septembre 1997 de 9 heures à 18 heures. Un bureau de poste temporaire sera ouvert à la Salle des tennis couverts, Route Nationale 10 (entrée Nord de Saint-Jean-de-Luz), 64500 Saint-Jean-de-Luz.

Autres lieux de vente anticipée

Le samedi 13 septembre 1997 de 9 heures à 12 heures , au bureau de poste de Saint-Jean-de-Luz Principal, 44 boulevard Victor Hugo, 64500 Saint-Jean-de-Luz.

Ce bureau sera muni d'une boîte aux lettres spéciale pour le dépôt des plis à oblitérer "Premier Jour".

Corsaires basques



Dessiné et gravé en taille-douce par Pierre Forget

Format horizontal 22 x 36, 50 timbres à la feuille

Vente anticipée le 13 septembre 1997 à Saint-Jean-de-Luz (Pyrénées-Atlantiques)

Vente générale le 15 septembre 1997

« Nid de vipères » : c'est ainsi que les Anglais qualifiaient le golfe de Gascogne et notamment les ports de Bayonne et de Saint-Jean-de-Luz d'où partaient les expéditions des corsaires basques. Ce surnom valait bien les « nids de frelons » de Dieppe, de Dunkerque, ou de Saint-Malo qui ont forgé le mythe du corsaire.

À l'origine, le mot « corsaire » désigne le navire armé pour la guerre de course. Activité « légale », la « course » est à distinguer de la piraterie, basses œuvres d'individus se procurant du butin par le pillage et agissant pour leur propre compte. Le corsaire, lui, combat pour son roi. En cela la course supplée à « La Royale », marine de haut bord, devenue inexistante à la suite de défaites.

Quiconque ne peut s'improviser corsaire. Il faut obtenir une autorisation dite « lettre de marque » délivrée par l'Amirauté et pour laquelle le commanditaire paiera une forte caution. Il faut également disposer d'un gros capital pour armer les baleiniers et autres bateaux de pêche transformés pour l'occasion, acheter les provisions de bouche et recruter les marins. Pour la seule année 1757, pic de l'activité corsaire basque, Bayonne mit en course 31 navires équipés de 5 125 hommes et de 460 canons. Saint-Jean-de-Luz, son voisin, mit en ligne 22 unités dotées de 117 canons et défendues par 1 800 marins. Pour financer ces entreprises coûteuses mais ô combien lucratives, des sociétés par actions étaient créées. Au retour de l'expédition, les actionnaires étaient rétribués en fonction des parts souscrites. L'État, quant à lui, fournissait les canons (jusqu'à 20 pour les plus grosses unités). Si l'on recrutait les capitaines dans les ports de la côte basque et dans l'arrière-pays, la zone de recrutement de l'équipage était beaucoup plus étendue : le pays basque bien sûr, mais aussi Bordeaux, Angoulême, Mende, l'Île-de-France, l'Espagne. Un bateau de 400 tonneaux pouvait porter 400 hommes, marins et soldats confondus. Cet entassement engendrait une inévitable promiscuité. Mais l'appât du gain primait sur les états d'âme. Car la course n'est pas seulement un acte de guerre. C'est aussi un acte commercial. Il s'agit de récupérer le navire ennemi, de s'emparer de sa cargaison et de faire prisonnier le plus grand nombre possible de matelots, « marchandises » d'échange contre les marins français qui croupissaient sur les pontons anglais. La technique d'assaut la plus efficace était le matelotage, abordage au moyen de deux bateaux. Victimes privilégiées, les galions espagnols et portugais qui, d'Amérique du sud ou d'Afrique, rentraient au pays, les cales remplies d'or. Au retour de l'expédition, la cargaison était vendue et le produit partagé entre le bureau de l'Inscription maritime, l'Amiral de France, le roi, l'armateur et l'équipage. Le traité de Paris de 1856 met fin à la guerre de course. Il reste aujourd'hui la mémoire de ces illustres corsaires basques qui, tels Renau d'Élissagaray ou d'Albarade, devenu ministre de la Marine en 1794, ont contribué à écrire l'histoire maritime de la France.

1997

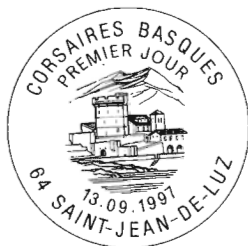
Reproduction interdite

LES TIMBRES-POSTE DE FRANCE

CORSAIRES BASQUES



Vente anticipée le 13 septembre 1997
à Saint-Jean-de-Luz (Pyrénées-Atlantiques)
Vente générale dans tous les bureaux de poste
le 15 septembre 1997



LA POSTE 

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

Dessiné et gravé en taille-douce
par Pierre Forget

Format horizontal 22 x 36

50 timbres à la feuille

CORSAIRES BASQUES

« Nid de vipères » : c'est ainsi que les Anglais qualifiaient le golfe de Gascogne et notamment les ports de Bayonne et de Saint-Jean-de-Luz d'où partaient les expéditions des corsaires basques. Ce surnom valait bien les « nids de frelons » de Dieppe, de Dunkerque, ou de Saint-Malo qui ont forgé le mythe du corsaire.

À l'origine, le mot « corsaire » désigne le navire armé pour la guerre de course. Activité « légale », la « course » est à distinguer de la piraterie, basses œuvres d'individus se procurant du butin par le pillage et agissant pour leur propre compte. Le corsaire, lui, combat pour son roi. En cela la course supplée à « La Royale », marine de haut bord, devenue inexistante à la suite de défaites.

Quiconque ne peut s'improviser corsaire. Il faut obtenir une autorisation dite « lettre de marque » délivrée par l'Amirauté et pour laquelle le commanditaire paiera une forte caution. Il faut également disposer d'un gros capital pour armer les baleiniers et autres bateaux de pêche transformés pour l'occasion, acheter les provisions de bouche et recruter les marins. Pour la seule année 1757, pic de l'activité corsaire basque, Bayonne mit en course 31 navires équipés de 5 125 hommes et de 460 canons. Saint-Jean-de-Luz, son voisin, mit en ligne 22 unités dotées de 117 canons et défendues par 1 800 marins. Pour financer ces entreprises coûteuses mais ô combien lucratives, des sociétés par actions étaient créées. Au retour de l'expédition, les actionnaires étaient rétribués en fonction des parts souscrites. L'État, quant à lui, fournissait les canons (jusqu'à 20 pour les plus grosses unités). Si l'on recrutait les capitaines dans les ports de la côte basque et dans l'arrière-pays, la zone de recrutement de l'équipage était beaucoup plus étendue : le pays basque bien sûr, mais aussi Bordeaux, Angoulême, Mende, l'Île-de-France, l'Espagne. Un bateau de 400 tonneaux pouvait porter 400 hommes, marins et soldats confondus. Cet entassement engendrait une inévitable promiscuité. Mais l'appât du gain primait sur les états d'âme. Car la course n'est pas seulement un acte de guerre. C'est aussi un acte commercial. Il s'agit de récupérer le navire ennemi, de s'emparer de sa cargaison et de faire prisonnier le plus grand nombre possible de matelots, « marchandises » d'échange contre les marins français qui croupissaient sur les pontons anglais. La technique d'assaut la plus efficace était le matelotage, abordage au moyen de deux bateaux. Victimes privilégiées, les galions espagnols et portugais qui, d'Amérique du sud ou d'Afrique, rentraient au pays, les cales remplies d'or. Au retour de l'expédition, la cargaison était vendue et le produit partagé entre le bureau de l'Inscription maritime, l'Amiral de France, le roi, l'armateur et l'équipage. Le traité de Paris de 1856 met fin à la guerre de course. Il reste aujourd'hui la mémoire de ces illustres corsaires basques qui, tels Renau d'Élissagaray ou d'Albarade, devenu ministre de la Marine en 1794, ont contribué à écrire l'histoire maritime de la France.