

elle entend conserver la maîtrise ? En ce qui concerne les ports de la Basse-Loire, l'auteur répond positivement puisque, sans eux, le port de Nantes n'aurait pas survécu ; rappelons cependant à Bernard Michon que Saint-Nazaire n'a jamais été considéré comme avant-port de Nantes, au contraire de Paimbœuf pour l'Ancien régime et le début du XIX^e siècle. On a bien là affaire à une aire portuaire en ce qu'elle est une constituante du port principal. Mais en ce qui concerne les autres ports, ne s'agit-il pas plutôt d'un état de fait, celui des nécessités d'approvisionnement d'une ville en pleine expansion démographique, qui a en outre des besoins spécifiques liés à son activité transatlantique : le blé d'Hennebont, la morue de la Baie, la sardine des ports bretons ou de Saint-Gilles... D'ailleurs, le fait que nombre de navires de cabotage partent ou arrivent sur lest confirme l'unicité du sens des trafics que Bernard Michon souligne. Ce cabotage ne s'inscrit-il pas dans le prolongement des échanges médiévaux, qui n'avaient aucune raison de cesser dès le moment où l'on armait pour les îles, sans que pour autant le port Nantes soit considéré comme un pôle d'attraction ou d'influence, sinon parce qu'il était le plus gourmand en approvisionnement donc en échanges maritimes ? Mais sans doute est-ce la différence à introduire entre complexe portuaire – ici l'estuaire – et aire portuaire – zone d'échanges quelle que soit leur nature et leur motivation – que l'auteur a posée comme préalable dans son introduction.

Jean-François CARAËS

Jean-François JACQ, *L'âge d'or des corsaires. 1643-1815. Morlaix – Paimpol – Bréhat – Binic*, Rennes, Éditions Apogée, 2011, 186 p.

L'activité corsaire, par son caractère exceptionnel pimenté d'aventure, continue d'attirer les vocations et de susciter les travaux d'historiens, professionnels ou amateurs, ce qui permet d'enrichir notre connaissance du phénomène corsaire, au-delà des foyers majeurs désormais bien connus, et l'activité développée par de nombreux ports secondaires, tout au long des côtes bretonnes.

C'est ce que nous offre cet ouvrage rédigé par Jean-François Jacq, historien amateur mais éclairé, formé au travail d'archives, qu'il a abondamment explorées, du tribunal de commerce de Paimpol au service historique de la Marine de Brest et jusqu'aux P.R.O. anglaises. Sur la base de ce solide travail documentaire, il nous présente, sous un titre il est vrai un peu large, un tableau précis de l'activité corsaire des ports du Goëlo – Bréhat, Paimpol, Binic – dans la seconde moitié du XVIII^e siècle, jusqu'à la fin des guerres de l'Empire.

Au-delà de généralités un peu longues sur le commerce et la course en Bretagne, l'auteur commence par nous brosser un tableau du développement des activités maritimes sur la côte du Goëlo à l'époque moderne, qu'il s'agisse de l'armement au cabotage (à Bréhat surtout) et à la grande pêche terre-neuvrière, ou de l'émergence

d'un port marchand à Paimpol, ce qui permet de mieux comprendre sur quelles bases – un milieu entrepreneurial d'armateurs et marchands, un vivier de main-d'œuvre maritime qualifiée – a pu se développer à un certain moment l'armement corsaire dans cette zone.

Ce développement est cependant assez tardif – à partir de la guerre de Sept Ans seulement, et surtout après 1795 –, même si, comme le met en évidence à juste titre J.-F. Jacq, armateurs et marins du Goëlo ont pu faire leurs premières armes bien plus tôt dans les deux grands pôles portuaires qui l'encadraient, à Morlaix – où s'installèrent début XVIII^e siècle les Cornic venus de Bréhat – et, bien sûr, à Saint-Malo, où arment ou commandent en course entre 1744 et 1763 des Fichet, Guibert, Le Pommelec venus de Binic ou Bréhat... Ceci confirme que l'activité corsaire du Goëlo est à replacer dans un « bassin d'activité et d'emploi maritime » plus large, englobant l'ensemble du littoral septentrional de la Bretagne, de Roscoff à Saint-Malo, voire jusqu'à Granville comme le montrent les travaux récents de Michel Aumont.

Cette insertion du Goëlo dans l'économie corsaire se concrétisa d'ailleurs d'abord sur un mode indirect, en raison de l'importance des retours de prises de corsaires extérieurs, notamment malouins, sur ses côtes (et celles du Trégor), et leur « liquidation » au tribunal de commerce créé à Paimpol en 1791 – soixante-dix sont effectuées entre octobre 1796 et janvier 1800 –, qui contribua ainsi fortement à l'animation de la place marchande. Cette activité du tribunal offrit à nombre de marchands paimpolais un mode d'entrée intéressant dans l'activité corsaire, comme consignataires payés au pourcentage pour des armateurs extérieurs, avec possibilité de spéculations profitables dans la vente de certaines cargaisons.

Nul doute qu'ils aient pu y trouver une motivation pour s'engager plus directement dans l'armement corsaire, à un moment où la guerre paralysait presque totalement leurs activités « normales » de cabotage et de pêche terre-neuvrière ; ils le firent cependant de manière tardive, après un timide galop d'essai durant la guerre de Sept Ans, surtout sous la Révolution et l'Empire : à partir de 1795 à Paimpol, et de 1806 à Binic, en un moment où la pression de la *Royal Navy* n'avait jamais été aussi forte et les risques aussi élevés.

Le travail de J.-F. Jacq nous permet de prendre la mesure de cet effort d'armement des ports du Goëlo, assez modeste d'ailleurs, tant en nombre – quarante-cinq armements au total de 1756 à 1812 (cf. tableau p. 232), essentiellement paimpolais, plus huit armements effectués à Binic entre 1800 et 1812 – qu'en tonnage, en raison du matériel naval utilisé, composé de navires légers, de 10 à 50 tonneaux, lougres, sloops, cotres voire goélettes, mais rapides, adaptés à une petite course côtière aux ambitions limitées, et n'exigeant pas d'investissement trop élevé.

Les résultats semblent avoir été l'avenant, même si l'auteur semble avoir eu quelque peine, faute de sources complètes, à dresser un bilan exhaustif des prises effectuées, avec une quarantaine de prises réalisées par les corsaires paimpolais et une vingtaine par ceux de Binic sous l'Empire.

En fait, les armateurs paimpolais les plus engagés – les Lambert, les Corouge, originaires de Bréhat (comme les Cornic à Morlaix, à la réussite plus spectaculaire) – ne semblent guère avoir retiré des profits spectaculaires de leurs armements directs, même s'ils ont pu, comme d'autres, réaliser des gains substantiels – et sans risque – comme consignataires pour la liquidation et vente à Paimpol des cargaisons des prises effectuées par des corsaires extérieurs.

En fait, la seule vraie « *success story* » de la course en pays de Goëlo paraît être celle réalisée en fin de période, entre 1806 et 1812, par la maison Le Saulnier de Saint-Jouan, installée à Binic fin XVIII^e siècle comme marchand d'accastillage, avant de tenter sa chance dans la course. J.-F. Jacq, grâce aux sources familiales, a pu analyser les huit campagnes successives réalisées par les trois corsaires – deux goélettes et un lougre – armés successivement par cette maison, l'*Espadon* (deux campagnes), l'*Éléonore* (quatre) et le *Requin*, et leurs résultats, avec vingt-six prises au total, dont quelques-unes de bonne valeur avec des cargaisons de denrées coloniales, qui permirent, de dégager des profits substantiels, comme le reconnaissait au soir de sa vie François Le Saulnier de Saint-Jouan, qui semble avoir été l'un des rares gagnants de cette loterie corsaire, malgré la capture finale de ses trois navires.

Tel ne fut pas le cas pour la majorité des équipages corsaires, dont on aurait aimé mieux connaître l'origine et les conditions d'engagement, tel le niveau des « avances : c'est ce que suggèrent d'ailleurs les références à de nombreuses tentatives de mutinerie d'équipages refusant de prolonger la campagne au-delà des quatre mois réglementaires. C'est ce que démontre surtout l'importance des captures de corsaires par une *Royal Navy* omniprésente, avec un taux de 30 % de capture pour les corsaires paimpolais, avec comme conséquences inévitables la captivité durant de longues années pour les matelots, dans des conditions misérables sur les sinistres « pontons » anglais, même si les officiers, comme le montre J.-F. Jacq, pouvaient bénéficier d'un traitement plus doux comme « prisonniers sur parole » chez l'habitant, et pour quelques-uns une libération par échange.

Voilà en tout cas une réalité sociale qui ne justifie guère le titre un peu emphatique de l'ouvrage – *L'âge d'or des corsaires* –, ce qu'il ne fut guère non plus sur le plan économique dans cette période des guerres de la Révolution et de l'Empire, C'est ce que reconnaît finalement l'auteur dans sa conclusion, en forme d'interrogation – « La course était-elle rentable ? » –, question redoutable à laquelle il n'apporte pas vraiment de réponse convaincante, tout en ayant une position très dubitative.

Du moins cet ouvrage, solidement documenté et agréable à lire, aura-t-il eu le mérite d'apporter sa contribution à notre connaissance globale du phénomène corsaire en France, en mettant en évidence la contribution, très modeste mais réelle, des armateurs et marins du Goëlo à cette activité maritime à risque, où ils se sont engagés presque à contre-courant, dans cette phase finale où elle rencontrait les plus forts obstacles.