

permis de mieux reconstituer les conditions d'élaboration de la politique de Colbert en matière de vénalité des charges. Au fil des notes, on voit aussi que des travaux restent à mener sur les finances de la province (prélèvements et personnel – royal et des états), des villes (pour lesquelles il y a beaucoup d'informations tant chez Colbert que Béchameil), sur les états, notamment le cérémonial sur lequel Béchameil s'attarde beaucoup, sur la violence et la justice. L'intérêt de ces mémoires n'est donc pas épuisé et ils pourront servir de références précieuses pour de futures recherches.

Dominique LE PAGE

Hervé PICHEVIN et David PLOUVIEZ, *Les corsaires nantais pendant la Révolution française*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2016, coll. « Histoire », 368 p.

La Révolution française fait brutalement chuter l'activité coloniale des ports français. Nantes est particulièrement touchée après la révolte de Saint-Domingue (1792) et l'insurrection qui touche l'ouest de la France à partir de mars 1793. Les acteurs économiques cherchent d'autres alternatives, notamment la guerre de course. Nantes, qui n'était pas jusqu'alors un port corsaire, arme 108 navires entre 1793 et 1799, ce qui fait de la ville une des plus actives en ce domaine, notamment au cours des années 1797-1798. En Bretagne, seul Saint-Malo a un rythme d'armement corsaire supérieur entre 1793 et l'an VIII (128 armements, soit la troisième place en France, après Dunkerque et Bordeaux mais devant Nantes). L'ouvrage d'Hervé Pichevin, chercheur, et David Plouviez, maître de conférences à l'université de Nantes, se propose d'étudier l'engagement du port breton dans cette nouvelle activité au cours des années révolutionnaires.

L'ouvrage est divisé en trois grandes parties portant sur des points bien précis et documentés par des sources d'une grande richesse : l'armement en course et ses résultats, les acteurs aussi bien privés que publics, les résultats financiers.

Dans la première partie intitulée « Réalité de la course nantaise », les auteurs présentent l'organisation de la course, que ce soit au niveau des navires, des équipages ou des relations entre corsaires et État. Dans la guerre de course, les deux contractants n'ont pas le même objectif : les autorités révolutionnaires cherchent à détruire le commerce ennemi et à ruiner son économie, tandis que les marchands cherchent avant tout le profit. Si le gain peut être important, les risques le sont tout autant : deux bâtiments sur trois ne reviennent pas au port après être partis en croisière. En cas de réussite, les prises sont une réponse à certains besoins du pays, à l'exemple des canons et de l'artillerie qui sont systématiquement réaffectés (économie du recyclage) ou encore des céréales, alors que le pays souffre de disettes. D'une manière générale, les résultats des activités corsaires sont très contrastés, tant au niveau du nombre de navires saisis qu'au niveau humain (décès, prisonniers). Les

armateurs subissent également plusieurs embargos, c'est-à-dire l'interdiction d'armer pour permettre à la Marine de recruter les équipages qui lui sont indispensables.

La seconde partie concerne la gestion des prises. Tout d'abord les auteurs expliquent, après avoir présenté le fonctionnement de l'administration dans l'estuaire de la Loire, les modalités concernant les jugements, l'évaluation ainsi que la vente des navires et des cargaisons pris par les corsaires. Le chapitre suivant portant sur la juridiction des prises montre la complexité administrative de la période révolutionnaire où, avec la concurrence permanente entre les divers pouvoirs locaux, les administrations évoluent continuellement. Les relations entre la Marine et les corsaires ne cessent d'être complexes et ambiguës à l'exemple du navire suédois *Le Censor*, qui est saisi bien que chargé de produits destinés à la République. Cette partie se termine sur la présentation des armateurs, c'est-à-dire les pourvoyeurs de capitaux. L'actionnariat est caractérisé par son émiettement et par son recrutement qui va bien au-delà du monde négociant.

La dernière partie s'intéresse aux aspects financiers de la course : est-ce une activité lucrative ? Pour l'ensemble des comptes de liquidation étudiés, la rentabilité est égale à 67 % de la mise initiale, ce qui est un très bon résultat global. Cependant, cette belle performance masque une majorité de malchanceux, qui ont beaucoup voire tout perdu. Seules un petit nombre de courses sont bénéficiaires (pour vingt-cinq courses gagnantes, la rentabilité est de 372 %) et cette situation explique l'essoufflement de la course nantaise à la fin de l'an VI. Dans le dernier chapitre, les auteurs ont pour ambition de montrer les bénéfices sociaux de l'activité corsaire. Est-ce que ce type d'armement se traduit pour les armateurs ou les actionnaires par un processus d'ascension sociale ou, au contraire, contribue-t-il au naufrage des élites économiques nantaises ? La réponse est partagée. L'épidémie de faillites qui frappe l'activité du port breton en l'an VII a pour facteur déclenchant les opérations parfois hasardeuses de quelques spéculateurs du monde de la course qui contaminent le milieu du négoce. Par contre, l'investissement dans l'activité corsaire est également le point de départ de belles réussites dans le monde de l'armement au XIX<sup>e</sup> siècle.

L'ouvrage est un apport véritable à l'historiographie maritime, en nous présentant un port, Nantes, qui n'a aucune tradition corsaire mais qui maintient sa vitalité économique dans un contexte très perturbé en pratiquant la guerre de course. Ainsi la Révolution n'a pas été uniquement destructrice pour le monde négociant. Elle a aussi permis de maintenir une activité d'armement et de favoriser l'arrivée de nouveaux acteurs économiques.

L'ensemble de l'ouvrage est d'une excellente qualité scientifique. L'argumentation, très solide, est bâtie sur un ensemble de sources abondantes d'une grande variété. Les annexes sont d'une grande richesse et seront d'un apport certain pour toute recherche future sur la guerre maritime lors de la période révolutionnaire. Le tout est complété d'un index fort utile.