

Alain BERBOUCHE, *Pirates, flibustiers & corsaires de René Duguay-Trouin à Robert Surcouf : le droit et les réalités de la guerre de Course*, Saint-Malo, Éditions Pascal Galodé, 2010, 318 p.

« Pirates, flibustiers et corsaires, de René Duguay-Trouin à Robert Surcouf » : voilà un titre qui claque pour cet ouvrage de 245 pages de texte (outre les annexes, et un cahier iconographique couleurs de qualité), qui constitue assurément pour tous les libraires des stations balnéaires du littoral un beau produit d'appel pour un grand public friand « d'aventure » maritime, cœur de cible expressément visé par Alain Berbouche et son éditeur Pascal Galodé.

« Le droit et les réalités de la guerre de course » précise le sous-titre, et l'on pouvait effectivement attendre d'Alain Berbouche, historien du droit et de son application au domaine maritime sous l'Ancien Régime, auteur, entre autres, d'un ouvrage sur *Marine et Justice*, une mise au point précise de juriste sur le sens et le contenu de ces termes de pirate, flibustier, corsaire (on pourrait y ajouter « forban »), souvent confondus par le grand public, et effectivement apparentés, parce qu'ils renvoient tous à des formes de prédation maritime. Mais ils ne sont pas pour autant synonymes quant à leur signification juridique.

À cet égard l'on n'est pas déçu, et Alain Berbouche s'efforce de clarifier dans une première partie le sens de ces termes, et les réalités historiques qu'ils ont pu recouvrir au cours du temps. Au commencement était la piraterie, activité de pillage sur mer et par voie de mer, aussi vieille que la navigation, des Grecs d'Homère aux Vikings de la fin du 1^{er} millénaire avec une universalité qu'il aurait pu encore amplifier, des Uskoks du fond de l'Adriatique aux pirates malais du détroit de Malacca au XIX^e siècle, et une pérennité qui se prolonge jusqu'au début de ce XXI^e siècle, avec la résurgence contemporaine, justement soulignée à la fin de l'ouvrage, de la piraterie dans les eaux du golfe d'Aden ou du golfe du Bénin.

De même a-t-il raison de classer dans cette catégorie ces « *outlaws* » que furent les flibustiers, qui en constituent une modalité particulière, historiquement datée – du début XVII^e au XVIII^e siècle – et géographiquement située, pour l'essentiel, dans la mer des Caraïbes, lorsque des aventuriers de l'Europe du Nord-Ouest – Français, Anglais, Hollandais –, souvent protestants, se précipitèrent alors à l'assaut de l'Empire espagnol d'Amérique et de ses richesses, de ses galions ramenant l'argent et de ses villes littorales, de la Veracruz à Panama et Carthagène.

Cette flibuste cosmopolite se caractérisait par son audace autant que par sa brutalité et sa voracité, mais aussi par ses formes d'organisation quasi libertaires dans ses bases de la Jamaïque ou de la Tortue, qui continuent, trois siècles plus tard, à fasciner romanciers et cinéastes, voire sociologues.

C'est de ces formes de brigandage maritime originelles que vient la course, qui en conservera jusqu'à la fin un caractère partagé (la capture par la force d'un butin), ce qui explique d'ailleurs la confusion sémantique qui perdurera en France

jusqu'à la fin du XVII^e siècle entre « pirate » et « corsaire » (terme issu de l'italien). La course moderne se dégage progressivement de la piraterie entre le XIII^e et le XVII^e siècle à travers l'intervention législative et juridique de l'État – des États modernes en construction en Europe de l'Ouest, France et Angleterre principalement – dont l'auteur, en bon juriste, nous rappelle avec précision les étapes essentielles, de la première « lettre de marque » délivrée à Eustache Le Moine en 1206 à l'ordonnance de Charles V en 1373, et à l'ordonnance de la Marine de Colbert de 1681, que les régimes suivants ne feront qu'amender à la marge jusqu'en 1815. Avec comme axe majeur de cette « civilisation » de la piraterie, la mise au service de l'État de cette forme de prédation maritime, désormais dirigée contre les seuls « ennemis de l'État », durant les seules périodes où celui-ci est juridiquement en guerre contre un autre État.

Alain Berbouche montre bien cependant que cette séparation juridique de la course et de la piraterie, ce partage entre le légal et l'illégal, ne s'est pas effectuée sans ambiguïtés ni retours en arrière. Ainsi, à la faveur des épisodes confus de la guerre de Cent Ans ou des conflits religieux du XVII^e siècle, des formes de piraterie se sont *de facto* prolongées dans les eaux de la Manche ou du golfe de Gascogne, comme l'illustrent les raids de Coëtanlem contre les Anglais ou les exactions de La Fontenelle à partir de son repaire de l'île Tristan.

De même montre-t-il comment les États européens du Nord-Ouest n'ont pas hésité à récupérer et instrumentaliser les flibustiers dans leur lutte contre l'Espagne, telle l'Angleterre faisant d'Henry Morgan, auteur du sac de Panama, le gouverneur de la Jamaïque, ou la France, avec Ducasse, mobilisant les flibustiers de la Tortue pour l'assaut contre Carthagène en 1697, non sans quelques dégâts collatéraux comme le pillage des églises de la ville.

Dans cette ligne de partage ambiguë entre course et piraterie, on peut cependant s'interroger sur le classement de la « course barbaresque » sous l'étiquette « piraterie », alors que cette forme de prédation maritime multiséculaire, qui atteindra son apogée au XVII^e siècle avec l'afflux massif de « renégats » chrétiens, était bel et bien soutenue et reconnue par des États, du sultan du Maroc aux régences d'Alger, Tunis ou Tripoli, en guerre quasi permanente contre les États « chrétiens ». Du reste, si l'on classe la course barbaresque endémique sous la rubrique « piraterie », nul doute qu'il ne faille aussi y classer le « corso » maltais analysé par Michel Fontenay, mené pendant trois siècles par les galères des chevaliers de Malte contre les Barbaresques, avec les mêmes méthodes, au nom de la « chrétienté ».

Quant à l'évocation pp. 47-53 d'une « piraterie d'État anglaise », englobant aussi bien les raids des redoutables corsaires que furent Hawkins et Drake contre l'Empire espagnol avec le plein appui de la monarchie d'Élisabeth, que les coups de force préventifs de la Royal Navy en 1755 contre la flotte marchande française avec Boscawen – ou en 1940 contre l'escadre française à Mers El Kebir (!), cela

nous paraît relever ici d'une fâcheuse confusion théorique. Dans ces derniers cas de figure, on est dans le domaine de la guerre préventive, éventuellement condamnable sur le plan moral, mais qui relève, pour l'historien, de choix politiques pris au nom de la raison d'État, sans aucun rapport avec la piraterie, activité prédatrice de groupes délinquants privés. Ne mêlons pas tout, sous l'effet d'une poussée subite d'anglophobie, affection fréquente dans la culture maritime française.

De ce point de vue, la terminologie anglaise qui désigne les corsaires par le terme de « *privateers* » a le mérite de la clarté, en mettant l'accent sur le statut privé des acteurs de la course (armateurs, capitaines et équipages), évitant de les confondre avec les actions conduites par des navires de l'État contre le commerce ennemi, qui s'amplifièrent au cours du XVIII^e siècle.

Activité maritime privée, la course faisait ainsi l'objet d'un encadrement juridique serré par l'État, dont Alain Berbouche analyse avec précision les deux temps dans les deux premiers chapitres de sa 2^e partie. En amont, il y avait l'acte essentiel par lequel l'État déléguait à un acteur privé (armateur et capitaine) l'usage de la force légitime pour « courir sus » à un ennemi clairement identifié, pour une durée limitée (généralement 4 mois au XVIII^e siècle), à travers un document juridique délivré par l'Amiral, sous des noms qui ont pu varier, de la « lettre de représailles » à la « lettre de marque », en passant par la « commission en guerre », dont un exemplaire était soigneusement embarqué car lui seul pouvait attester de la différence de statut entre un corsaire et un pirate.

Et en aval, il y avait la complexe procédure de liquidation judiciaire de la prise (navire, cargaison, rançon), de la déclaration à l'inventaire puis à la vente et au partage du produit (selon des règles explicitement détaillées, entre armateurs et intéressés d'un côté, équipage de l'autre, du capitaine au moussaillon), avec l'étape décisive que constituait le jugement sur le caractère licite (ou non) de la prise, effectué par un conseil des prises qui fonctionnait à Paris durant chaque guerre. Tout ce corpus de règles avait été codifié dès l'époque de Colbert, et ne variera guère qu'à la marge jusqu'en 1815.

Voilà pour le droit de la course, où, au-delà des débats terminologiques évoqués, l'essentiel est dit, et clairement exposé.

Reste à voir l'analyse des réalités, de l'activité corsaire, où le traitement est plus inégal. Au-delà de quelques généralités utiles sur le déroulement de la campagne corsaire, où l'auteur souligne à juste titre la rareté des vrais combats, dans une activité où la priorité assignée aux capitaines était d'effectuer le maximum de prises (ou rançons) au moindre coût et au moindre risque, Alain Berbouche a pris le parti de schématiser son analyse du déroulé d'un siècle et demi de course française (car il s'agit ici d'elle seule, alors qu'elle eut des émules et concurrents redoutables, aux Provinces-Unies avec le redoutable foyer de Flessingue, ou au Royaume-Uni avec notamment les foyers anglo-normands de Jersey – Guernesey), avec ses hauts

et ses bas entre 1672 et 1815, à travers le parcours de trois figures emblématiques de grands capitaines corsaires qui ont laissé – à juste titre – leur trace dans la mémoire historique, Jean Bart, Duguay-Trouin et Robert Surcouf.

Avec l'analyse de la trajectoire de Jean Bart, l'éclairage est mis, fût-ce brièvement, sur le grand foyer corsaire dunkerquois, même si l'occasion eût pu être saisie de rappeler son importance majeure durant la longue période de domination espagnole, et sa pugnacité contre le trafic hollandais et français jusqu'en 1659.

Avec l'analyse détaillée des trajectoires des deux grands Malouins, Duguay-Trouin et Robert Surcouf, conduite avec précision et clarté, et pour le second avec un salutaire esprit critique, appuyé sur les solides travaux d'Alain Roman, toute sa place est faite au grand foyer corsaire de l'estuaire de la Rance, de Louis XIV à Napoléon.

L'appréciation comparée des trajectoires croisées de ces deux grands marins nous paraît cependant soulever quelques questions quant à l'interprétation qu'il donne du phénomène corsaire et de sa logique profonde.

Face à Surcouf l'individualiste, poursuivant dans ses raids solitaires le butin et la richesse (comme il l'exprime sans ambiguïté à l'un de ses protagonistes), soucieux d'éviter tout combat disproportionné ou trop risqué contre un navire de guerre ennemi, rétif à tout embrigadement dans la Marine impériale malgré les offres alléchantes de Napoléon, le cœur d'Alain Berbouche penche nettement du côté de Duguay-Trouin, de sa bravoure et de sa propension à rechercher le combat avec les vaisseaux ennemis, de son désintéressement et de sa capacité à diriger des escadrilles, voire une véritable escadre dans l'expédition contre Rio en 1711.

Si l'on situe le débat du côté des qualités du marin chef de guerre, et du côté du bilan global des actions, nul doute que cette appréciation ne soit juste. Mais si l'on se réfère au « type idéal » de capitaine corsaire, en cohérence avec la finalité de la course, activité d'armement privée visant le profit maximal pour ses armateurs et investisseurs – « il n'y a que l'appât du gain qui engage les armateurs de Saint-Malo à faire la guerre contre les ennemis de l'État » reconnaissait franchement un commissaire de Marine en 1701 – nul doute que Robert Surcouf l'insaisissable, avec sa série de croisières victorieuses et particulièrement fructueuses, réalisées entre 1795 et 1809 dans un contexte de plus en plus défavorable face à l'emprise écrasante de la Royal Navy, ne représente vraiment le corsaire à l'état pur, et qu'il a largement mérité l'épithète de « roi des corsaires » que lui décernèrent de son vivant ses contemporains.

Tandis que René Trouin, avec toutes ses qualités de marin et de chef de guerre, exprime toute l'ambiguïté et les contradictions d'un capitaine corsaire du temps de Louis XIV, tiraillé entre la poursuite du butin et du profit que recherchaient ses commanditaires malouins (parmi lesquels sa famille), et qu'il sut largement satisfaire (comme en 1695 lorsqu'il capture trois vaisseaux de l'East India Company qui

produisirent 20 pour 1 de profit !), et la recherche personnelle de la « gloire » et des honneurs, conformément à l'idéologie dominante du Grand Siècle et à sa trajectoire qui l'intégrait progressivement au corps des officiers de la Marine royale, dans cette course « mixte » qui utilisait des vaisseaux prêtés par le roi aux armateurs privés. Soulignons cependant que Duguay-Trouin sut gérer jusqu'au bout cette contradiction qu'il incarnait, avec cette formidable « entreprise de Rio » qui constitua à la fois une remarquable réussite militaire navale et, grâce au butin réalisé, une opération spéculative profitable, avec près de 10 % de profit pour ses commanditaires, parmi lesquels l'essentiel de l'élite négociante malouine.

Au total donc, un livre « utile », plaisant à lire et accessible au grand public, qui clarifie les idées sur un sujet complexe, et rappelle les grandes heures de la course française, mais qui mériterait d'être complété par une analyse plus fouillée des réalités économiques et sociales, tant du côté des armateurs et investisseurs que de celui des équipages du phénomène corsaire, qui fut une forme de spéculation marchande à risque, autant, sinon plus, qu'une page fascinante d'aventure maritime.

Mais ceci est une autre histoire.

André LESPAGNOL

Jean-Michel ÉRIAU, *Des vaisseaux de Louis XV au large de la Bretagne et l'itinéraire d'un chercheur d'épaves*, Rennes, Éditions Ouest-France, 2010, 246 p.

Après une stimulante préface de l'amiral Bellec, cet ouvrage entraîne le lecteur à la découverte d'une belle expérience humaine de chercheur d'épaves. En quelques 246 pages de texte, illustrées par huit planches comprenant des photos sous-marines et des cartes en couleur, Jean-Michel Ériau propose une immersion dans les coulisses du « petit monde » des passionnés d'archéologie maritime. Par de belles descriptions de scènes sous-marines et des sensations éprouvées en plongée libre ou autonome, qui parleront tout particulièrement aux initiés, l'auteur livre à travers son expérience un intéressant tableau des formidables efforts fournis bénévolement depuis quelques décennies par les archéologues amateurs français. Il en résulte un livre agréable à lire relevant plus du roman d'aventures maritimes que de l'ouvrage historique sur la bataille des Cardinaux.

En effet, l'absence de bibliographie et de références aux sources d'archives utilisées est un choix éditorial surprenant pour un ouvrage publié dans la collection *Témoignage Histoire*. Par exemple, pourquoi ne pas citer Jean Boudriot, manifestement utilisé pour les quelques pages consacrées à l'archéologie navale ? Nous ne pouvons d'autant moins faire l'économie de cette observation que l'auteur s'est manifestement appuyé sur une solide documentation qui permettra au lecteur de glaner, entre deux « plongées littéraires », tout un ensemble d'éléments bien choisis sur l'histoire maritime. De même, la démarche historienne aurait probablement