

Jacques BLANKEN, *La flotte noire de Benjamin Franklin. Corsaires irlandais à Morlaix*, Châteaulin, Locus Solus, 2020, 187 p.

Les corsaires de Morlaix ont intéressé de nombreux chercheurs depuis les travaux pionniers de Joachim Darsel. En 1990, Olivier Corre a présenté un mémoire de maîtrise dirigé par Jean Tanguy sur la guerre de course dans le port breton durant la guerre d'Indépendance américaine. À la suite de cette recherche académique approfondie d'un excellent niveau, Jean-François Jacq a publié un ouvrage destiné à un large public sur les corsaires de Morlaix, Paimpol, Bréhat et Binic. Dans cette même veine, après s'être intéressé aux contrebandiers³², Jacques Blanken, historien maritime amateur, récemment décédé, nous présente *La flotte noire de Benjamin Franklin*³³, c'est-à-dire les corsaires irlandais au service de la cause américaine, pendant la guerre d'Indépendance des États-Unis, utilisant Morlaix comme base pour leurs actions dans la Manche et l'Atlantique.

Dans les premiers chapitres, l'auteur présente la guerre de course, c'est-à-dire l'utilisation par l'État de bâtiments privés pour des opérations militaires contre des navires ennemis. Deux questions se posent immédiatement à toute personne intéressée par le sujet. Tour d'abord, la course était-elle une activité maritime dont l'unique motivation était financière ou avait-elle d'autres finalités moins matérielles comme l'affirme l'auteur ? Ensuite, peut-on dire que ces hommes qui s'attaquaient le plus souvent à des navires marchands généralement désarmés (ou peu armés) pour les piller ou les rançonner étaient « courageux et volontaires », adjectifs qui de nos jours sont souvent associés à l'image du corsaire ? Ces deux questions se retrouvent dans les opérations menées par ces corsaires irlandais commissionnés par les *Insurgents* des treize colonies de la lointaine Amérique. Les objectifs ne sont absolument pas les mêmes entre les donneurs d'ordres et les exécutants. Les corsaires cherchent avant tout à prendre de riches vaisseaux marchands et à revendre leurs prises avec un bon profit alors que les Américains ont pour but de financer des actions conduisant à faire des prisonniers britanniques pour ensuite les échanger contre leurs compatriotes détenus dans les geôles anglaises.

Morlaix n'est pas un grand port d'armement corsaire, mais idéalement bien placé à l'entrée de la Manche, bien protégé par le château du Taureau, tout en étant un abri de grande qualité pour les navires avec sa rade et sa rivière, il devient un centre majeur pour les bâtiments pratiquant la course contre les Britanniques et un lieu de vente pour les prises qui y sont amenées. Ainsi, pendant la guerre d'Indépendance

32. Cf. mon compte rendu dans une précédente livraison des *Mémoires* (t. xciv, 2016, p. 529-530) de *Contrebandiers smoggeurs en Manche. Histoire du commerce interlope*, 2016.

33. Parmi ces corsaires, nombre d'entre eux avaient leur coque peinte en noir, à l'exemple du *Prince noir* ou de *La Princesse noire*.

américaine, Morlaix est-il un port apprécié par les hommes de la « caprerie »³⁴ qu'ils soient Français ou Irlandais au service des Américains. Ces corsaires irlandais connaissent bien la côte bretonne pour l'avoir régulièrement fréquentée avant le conflit comme contrebandiers. L'inimitié envers Londres joue peut-être également un rôle dans leur engagement mais c'est surtout un moyen de faire de bonnes affaires alors que les relations commerciales habituelles, légales ou illicites, sont perturbées. L'auteur nous conte l'histoire de ces navires – notamment deux d'entre eux, célèbres pour leurs nombreuses prises, *Le Prince noir* et *La Princesse noire* –, ainsi que de leurs capitaines, véritables aventuriers dont certains sont devenus des légendes de la guerre de course, à l'exemple de Luke Ryan ou d'Edward Macatter.

L'auteur s'enthousiasme sans doute un peu trop pour les faits d'armes de ces « courageux corsaires ». « L'exploit » du capitaine Ryan contre un pauvre village de la côte écossaise (p. 71) est à prendre à sa juste valeur, c'est-à-dire comme une opération de *racket* contre des populations littorales démunies. De la même manière, les actions des ennemis anglais sont souvent déconsidérées. L'on ne peut pas dire que la flotte de Rodney ait été défaite à la bataille des Saintes (p. 120), alors que c'est une incontestable victoire britannique qui aboutit même à la capture de l'amiral de Grasse, commandant de la flotte française. Il ne faut pas non plus négliger l'efficacité des corsaires britanniques et de la *Navy* qui font également un nombre considérable de prises, comme le prouvent les volumineuses archives des *Prize Papers* conservées à Londres (3 584 dossiers de prises, non compris les navires saisis dans les Caraïbes). Si la politique de reconstruction de la Marine lancée par Choiseul au cours des années précédant la guerre n'avait pas conduit à une bonne gestion des produits stratégiques du Nord, les prises des forces maritimes britanniques auraient très certainement conduit à des pénuries dans les arsenaux, notamment à Brest comme lors de la guerre de Sept Ans. Cependant, comme le montre très bien l'auteur, la flotte noire a fortement perturbé le commerce britannique et a joué un rôle non négligeable dans le déroulement des hostilités. Outre-Manche, ces corsaires étaient considérés comme des hors-la-loi, véritables traîtres envers le souverain de Londres et plusieurs entre eux finiront au bout d'une corde.

Malgré les quelques approximations relevées précédemment, dues à l'enthousiasme de l'auteur pour ces corsaires irlandais, l'ouvrage de Jacques Blanken est de lecture très agréable et d'un intérêt certain pour faire découvrir, aux lecteurs intéressés par l'histoire maritime, un épisode méconnu de la guerre d'Indépendance américaine.

Pierrick POURCHASSE

34. Autre nom donné à la guerre de course au cours de la période moderne.