

numéro

17

*Revue d'***HISTOIRE**
MARITIME

Histoire maritime
Outre-mer
Relations Internationales

*Course, piraterie
et économies littorales*

(XV^e-XXI^e siècle)

PDF complet – 979-10-231-1437-9



REVUE D'HISTOIRE MARITIME

Dirigée par Olivier Chaline, Jean-Pierre Poussou & Michel Vergé-Franceschi

La Percée de l'Europe sur les océans vers 1690-vers 1790 [n° 1]

L'Histoire maritime à l'époque moderne [n° 2-3]

Rivalités maritimes européennes (XVI^e-XIX^e siècle) [n° 4]

La Marine marchande française de 1850 à 2000 [n° 5]

Les Français dans le Pacifique [n° 6]

Les Constructions navales dans l'histoire [n° 7]

Histoire du cabotage européen aux XVI^e-XIX^e siècles [n° 8]

Risque, sécurité et sécurisation maritimes depuis le Moyen Âge [n° 9]

La Recherche internationale en histoire maritime : essai d'évaluation [n° 10-11]

Stratégies navales : l'exemple de l'océan Indien et le rôle des amiraux [n° 12]

La Méditerranée dans les circulations atlantiques au XVIII^e siècle [n° 13]

Marine, État et politique [n° 14]

Pêches et pêcherie en Europe occidentale du Moyen Âge à nos jours [n° 15]

La Puissance navale [n° 16]

SÉRIE « BIBLIOTHÈQUE DE LA REVUE D'HISTOIRE MARITIME »

La vie et les travaux du chevalier Jean-Charles de Borda (1733-1799)

Épisode de la vie scientifique du XVIII^e siècle

Jean Mascart

*Revue d'***HISTOIRE**
MARITIME
n° 17 • 2013/1

**Course, piraterie
et économies littorales
(xv^e-xxi^e siècle)**



Les PUPS, désormais SUP, sont un service général
de la faculté des Lettres de Sorbonne Université.

© Presses de l'université Paris-Sorbonne, 2013

© Sorbonne Université Presses, 2020

ISBN papier : 978-2-84050-921-9

PDF complet – 979-10-231-1437-9

TIRÉS À PART EN PDF :

Éditorial – 979-10-231-1438-6

I Présentation – 979-10-231-1439-3

I Graziani – 979-10-231-1440-9

I Brogini – 979-10-231-1441-6

I Barazzutti – 979-10-231-1442-3

I Hrodej – 979-10-231-1443-0

I Xambo – 979-10-231-1444-7

I Péret – 979-10-231-1445-4

I Aumont – 979-10-231-1446-1

I Corre – 979-10-231-1447-8

I Lafon – 979-10-231-1448-5

I Frécon – 979-10-231-1449-2

I Guiziou & Frontier – 979-10-231-1450-8

I Raflik – 979-10-231-1451-5

I Bellais – 979-10-231-1452-2

II Présentation. Le Mao & Figeac – 979-10-231-1453-9

II Grenet – 979-10-231-1454-6

II Bartolomei – 979-10-231-1455-3

II Zaugg – 979-10-231-1456-0

II Demont – 979-10-231-1457-7

II Gardey – 979-10-231-1458-4

II Martinetti – 979-10-231-1459-1

Varia – 979-10-231-1460-7

Comptes rendus – 979-10-231-1461-4

Mise en page d'Emmanuel Marc Dubois,
d'après le graphisme de Patrick Van Dieren

SUP

Maison de la Recherche

Sorbonne Université

28, rue Serpente

75006 Paris

tél. : (33)(0)1 53 10 57 60

sup@sorbonne-universite.fr

sup.sorbonne-universite.fr

SOMMAIRE

Éditorial

Jean-Pierre Poussou7

I. DOSSIER

COURSE, PIRATERIE ET ÉCONOMIES LITTORALES (XV^e-XXI^e SIÈCLE)

Course, piraterie et économies littorales (xv^e-xxi^e siècle)

Gilbert Buti et Philippe Hroděj11

« *Come in caza sua...* » :

L'impact des descentes turques sur le littoral corse au cours des xvi^e-xvii^e siècles

Antoine-Marie Graziani23

À l'aube d'une économie marchande : Le rôle de la course à Malte au xvii^e siècle

Anne Brogini37

Pour une histoire économique et sociale de la course zélandaise de 1672 au début de la décennie 1720

Roberto Barazzutti55

Les relations entre la Jamaïque et Saint-Domingue (1655-1700) : échanges, rivalités et déprédations

Philippe Hroděj79

La course barbaresque au cœur des échanges et conflits sur les deux rives de la Méditerranée. L'affaire Villareal, Marseille, 1670-1682

Jean-Baptiste Xambo99

De l'armateur à la fripière :

Le marché des ventes aux enchères à La Rochelle au xviii^e siècle

Jacques Péret121

La guerre de course à Granville et son effet sur l'économie locale (1688-1815)

Michel Aumont139

La poudre, l'encre et l'or : Morlaix, bourse corsaire, et la guerre d'Indépendance

Olivier Corre161

Deux modèles économiques de la course française dans l'Espagne occupée : Almería et Málaga (1810-1812) Jean-Marc Lafon	181
La piraterie sud-est asiatique des années 2000 : une rentabilité à géométrie variable Éric Frécon	199
Piraterie somalienne et littoral somalien : rapport ambigu, paradoxe et développements François Guiziou et Florian Fontrier	215
De la question des liens entre piraterie et terrorisme : le cas du golfe d'Aden Jenny Raflík	233
Lutte contre la piraterie et puissance navale : vers une <i>pax sinica</i> ? Renaud Bellais	249

4

II

LES COLONIES MARCHANDES DANS LES PORTS EUROPÉENS À L'ÉPOQUE MODERNE

Les colonies marchandes étrangères dans les ports européens (c. 1680-c. 1780) Caroline Le Mao et Michel Figeac	269
Institution de la coexistence et pratiques de la différence : le <i>Fondaco dei Turchi</i> de Venise (xvi ^e -xviii ^e siècle) Mathieu Grenet	273
La naturalisation des marchands étrangers à Cadix au xviii ^e siècle Arnaud Bartolomei	303
Entre diplomatie et pratiques judiciaires : La condition des étrangers sous l'Ancien Régime napolitain Roberto Zaugg	321
Cosmopolitisme marchand et frontières politiques à et autour de Hambourg (fin xvii ^e -début xviii ^e siècle) Vincent Demont	335
Les colonies marchandes étrangères à Bordeaux au xviii ^e siècle Philippe Gardey	349
Les négociants étrangers de La Rochelle au xviii ^e siècle Brice Martinetti	375

III
VARIA

Le rôle des consignataires dans le marché de la morue à Bordeaux :
l'exemple de la maison Gaston Monier (1889-1920)
Bernard Cassagne397

IV
COMPTES RENDUS

Mickaël Augeron, John de Bry et Annick Notter (dir.), *Floride, un rêve français (1562-1565)*, La Rochelle, Musée du Nouveau Monde, 2012, 159 p..... 429

Mickaël Augeron, Didier Poton et Bertrand Van Ruymbeke (dir.), *Les Huguenots et l'Atlantique*, t. 2, *Fidélités, racines et mémoires*, préf. Jean-Pierre Poussou, Paris, Les Indes savantes, 2012, 516 p.431

Philippe Beaujard, *Les Mondes de l'océan Indien*, Paris, Armand Colin, 2012 ; t. 1, *De la formation de l'État au premier système monde afro-eurasien, IV^e millénaire av. J.-C.-VI^e siècle apr. J.-C.*, 623 p. ; t. 2, *L'océan Indien au cœur des globalisations des anciens mondes, VI^e-XV^e siècle*, 798 p..... 433

Emmanuelle Charpentier, *Le Peuple du rivage : le littoral nord de la Bretagne au XVIII^e siècle*, Rennes, PUR, 2013, 404 p. 436

Marguerite Figeac-Monthus et Christophe Lastécouères (dir.), *Territoires de l'illicite : ports et îles, de la fraude au contrôle (XVI^e-XX^e siècle)*, Paris, Armand Colin, 2012, 400 p. 438

Jean-Marie Kowalski, *Navigation et géographie dans l'Antiquité gréco-romaine. La terre vue de la mer*, Paris, Picard, 2012, 256 p.441

Jean-Philippe Priotti et Guy Saupin, *Le Commerce atlantique franco-espagnol. Acteurs, négoce et ports (XV^e-XVIII^e siècle)*, Rennes, PUR, 2008, 338 p. 443

Gregory Stevens Cox, *The Guernesev Merchants and their World in the Georgian Era*, Guernesev, The Toucan Press, 2009, 235 p. et xx pl. 446

L. M. Cullen, *Economy Trade and Irish Merchants at Home and Abroad 1600-1988*, Dublin, Four Courts Press, 2012, 320 p. 448

Amaia Bilbao Acedos, *The Irish Community in the Basque Country, c. 1700-1800*, Dublin, Geography Publications, 2003, 114 p.451

William Coxe, *Nouvelles découvertes des Russes entre l'Asie et l'Amérique (1781)*, rééd. [Whitefish], Kessinger Legacy Reprints, 2010, 342 p..... 453

Morgan Le Dez, *Pétrole en Seine (1861-1940). Du négoce transatlantique au cœur du raffinage français*, Bruxelles, PIE/Peter Lang, 2012, 430 p. 453

Jacques Péret, *Les Corsaires de l'Atlantique. De Louis XIV à Napoléon*, La Crèche, Geste Éditions, 2012, 330 p..... 456

ÉDITORIAL

Jean-Pierre Poussou

Sur proposition de Gilbert Buti et de Philippe Hroděj, le comité de rédaction de la *Revue d'histoire maritime* a décidé voici deux ans que le numéro 17 de notre revue aurait pour thème principal l'étude de la course et de la piraterie et de leurs conséquences pour les économies littorales. Nos deux collègues ont su trouver un ensemble de treize communications très variées qui ont en outre le mérite de s'étendre sur une très longue durée : du *xvi*^e siècle jusqu'à nos jours. Certes, on trouvera ici plusieurs textes que l'on peut considérer comme faisant partie des domaines classiques des travaux consacrés à la course et à la piraterie puisque nous retrouvons les Antilles (Ph. Hroděj) et la Méditerranée (A.-M. Graziani, A. Brogini, J.-B. Xambo), encore que leur contenu puisse ne mériter en rien ce qualificatif comme c'est le cas pour J.-B. Xambo qui aborde la question de la place des juifs à Marseille et de leur rôle en Méditerranée à l'époque de Louis XIV. Les autres textes concernant la période moderne et le début du *xix*^e siècle se caractérisent au contraire par leur côté insolite puisqu'il est question de la course zélandaise (R. Barazzutti), peu connue des lecteurs français, des ventes aux enchères des produits de la course (à La Rochelle avec J. Péret) ou de la bourse corsaire (à Morlaix avec O. Corre), et encore de la course française dans l'Espagne occupée (J.-M. Lafon).

Mais, il faut le reconnaître, pour nos lecteurs la grande nouveauté sera constituée par les quatre textes consacrés à la piraterie contemporaine. Ils constitueront largement une découverte sur des sujets dont les médias parlent volontiers sans nécessairement apporter les informations nécessaires à leur compréhension. On y trouvera, d'une part, des études précises des pirates et des organisations qui les lancent à l'assaut des navires qui passent notamment dans les détroits malais, l'océan Indien, ou qui s'approchent de la corne de l'Afrique et, d'autre part, une vision pleine de recul – et par là même passablement décapante – sur l'importance réelle et les conséquences économiques effectives de cette piraterie contemporaine, dont on ne peut que souligner qu'elle s'inscrit, comme l'écrivent dans leur texte de présentation Gilbert Buti et Philippe Hroděj, « à l'époque contemporaine, dans des circuits économiques semblables à ceux de l'époque moderne ». Grâce à nos deux collègues, qui ont trouvé les

bons auteurs, notre revue remplit ainsi un de ses objectifs principaux : ne pas s'enfermer dans la seule histoire maritime du passé mais aborder sans hésitation, chaque fois que cela est possible ou nécessaire, la vie maritime contemporaine. Au nom du comité de rédaction, je leur exprime ici toute notre gratitude.

8 Par ailleurs, un deuxième cahier, fort de six communications, proposé par Michel Figeac et Caroline Le Mao, étudie « les colonies étrangères dans les villes portuaires à l'époque moderne ». Un de ses apports essentiels est que quatre d'entre eux sont consacrés à des ports situés hors de France et couvrant un large espace européen dans lequel figurent Venise, Naples, Hambourg et Cadix, cependant que sont aussi présents, dans le cadre retenu pour ce sujet abordé dans un séminaire de l'université Michel de Montaigne-Bordeaux 3, La Rochelle et Bordeaux. Le but était de mieux connaître la manière dont les colonies étrangères, que l'on trouve de manière systématique dans tout port européen important aux XVII^e et XVIII^e siècles¹, étaient accueillies aussi bien par les autorités étatiques et municipales que par les marchands et négociants locaux. On peut les rapprocher du texte de J.-B. Xambo qui figure dans notre premier dossier. Leur présence tient à l'internationalisation croissante des échanges. Elle en est un élément fondamental, qui a des conséquences considérables sur la vie maritime.

Le numéro étant important, nous n'avons qu'un seul article de *varia*, celui de Bernard Cassagne qui aborde un domaine tout à fait neuf : l'activité commerciale morutière en France – ici Bordeaux – au début du xx^e siècle, à travers l'étude des activités de la maison Gaston Monier entre 1889 et 1920. Nous découvrons ainsi ce qu'était dans le domaine morutier un consignataire, qui servait d'intermédiaire entre les armateurs et les acheteurs, mais qui prenait également part à la pêche morutière à partir de sa base de Saint-Pierre-et-Miquelon.

Plusieurs comptes rendus très divers viennent compléter ce numéro.

Les thèmes des deux prochains numéros seront tout à fait différents, mais se situeront également sur la longue durée : « Le travail en mer » et « Les amirautés en France depuis le Moyen Âge ». Leur nouveauté est évidente, et il faut s'en réjouir.

1 Comme l'écrivent nos deux collègues dans leur texte de présentation, à cette époque « le cosmopolitisme est [en effet] un fait structurel de l'histoire des villes portuaires ».

I. DOSSIER

**Course, piraterie et économies littorales
(xv^e-xxi^e siècle)**

COURSE, PIRATERIE ET ÉCONOMIES LITTORALES (XV^e-XXI^e SIÈCLE)

Gilbert Buti et Philippe Hroděj
Professeur à l'université de Provence
et Maître de conférences à l'université de Bretagne occidentale

Au corsaire parfois, au pirate plus souvent, au flibustier presque toujours sont associés les stéréotypes d'indépendance, de liberté, de violence, sinon de solitude, d'hommes allant sur toutes les mers du monde prélever, avec force ou ruse, de quoi survivre ou faire fortune. Ce cliché, qui répond sans doute à certaines trajectoires individuelles et à quelques dynasties, est assurément réducteur. Néanmoins, livres, films, bandes dessinées et ouvrages scientifiques s'appliquent toujours à nourrir cette étrange recherche d'aventure et d'évasion qui serait sans nul doute « matière à une recherche de psychologie collective très révélatrice¹ ». Toutefois, force est de reconnaître que la situation n'est pas vraiment inédite car le XVII^e siècle finissant, moment des riches heures de la course européenne, a vu fleurir toute une littérature consacrée essentiellement aux « aventures extraordinaires » de ces gens de mer². Il est vrai que « tours et autres défenses côtières, chansons et légendes, traditions populaires et œuvres théâtrales sont encore là pour nous rappeler une réalité historique³ », et que les sources donnent souvent la part belle aux dépositions des victimes lors d'interrogatoires conduits par les officiers d'amirauté et aux enregistrements de récits bien rodés d'hommes d'équipages répétant de semblables scènes d'abordage. Pourtant, les batailles navales, si spectaculaires soient-elles, et « les combats flamboyants propres à valoriser quelques grands noms⁴ » sous-tendent des intérêts multiples et ont des effets qui dépassent la vision réductrice et héroïsante proposée sur petit ou grand écran.

1 Jean Meyer, « La course. Romantisme, exutoire social, réalité économique. Essai de méthodologie », *Annales de Bretagne*, t. DXXVII, 1971, p. 307-344, ici p. 307. Sur le goût de l'aventure, voir Sylvain Venayre, *La Gloire de l'aventure. Genèse d'une mystique moderne (1850-1940)*, Paris, Aubier, 2002.

2 Odile Gannier, *Le Roman maritime. Émergence d'un genre en Occident*, Paris, PUPS, 2011.

3 Salvatore Bono, *Les Corsaires en Méditerranée*, Paris, Paris-Méditerranée, 2010, p. 7.

4 Jacques Péret, *Les Corsaires de l'Atlantique. De Louis XIV à Napoléon*, La Crèche, Geste Éditions, 2012, p. 7.

Des programmes de recherche, adossés à de nouvelles sources ou à d'anciennes visitées à nouveaux frais, ont étoffé notre connaissance de la course et de la piraterie en élargissant l'espace géographique de ces activités et en les liant aux différents domaines de l'histoire⁵. La production scientifique, qui a été stimulée par le XIII^e Colloque international d'histoire maritime, « Course et piraterie », tenu à San Francisco en 1975, est considérable⁶. S'y côtoient biographies d'acteurs, monographies portuaires et réflexions économiques. Ces travaux, répondant partiellement à une demande sociale attisée par un renouveau de comportements qui paraissent d'un autre âge, visent à mettre en lumière, au-delà des cliquetis des sabres d'abordage et de l'odeur de la poudre, les mécanismes de ces actions et leurs multiples incidences politiques, économiques, sociales et anthropologiques. À partir de problématiques nouvelles ou rafraîchies se retrouvent néanmoins quelques questionnements anciens relatifs au financement des opérations, aux procédés mis en œuvre par les acteurs et à la rentabilité finale de ces activités ; une rentabilité très complexe à atteindre, tant sur le plan économique que social, politique ou stratégique. Ces profits ou ces pertes, qui ne sauraient se réduire à un simple bilan statistique ou comptable, exigent la prise en considération de nombreux acteurs. Politique militaire, action financière et relations sociales sont encastrées dans des mécanismes et réseaux où la culture du secret est particulièrement grande. Aussi, outre les difficultés rencontrées pour saisir ceux-ci dans toutes leurs composantes et pour maîtriser les paramètres indispensables au calcul du résultat des opérations, le chercheur se heurte à des comportements qui impliquent la plus épaisse discrétion, voire la dissimulation d'opérations – ne serait-ce que pour échapper à divers contrôles et autant de regards – et ne dispose parfois que de quelques signes extérieurs de richesses⁷. À côté de travaux anciens pointant l'intérêt de marchands et de négociants, d'armateurs et de leurs actionnaires, des études plus récentes ont souligné le jeu de certains consuls et diplomates dans des opérations qui ne se limitent pas à d'âpres combats destructeurs où demeure forte la part du hasard⁸.

5 Paola Calanca, *Piraterie et contrebande au Fujian. L'administration chinoise face aux problèmes d'illégalité maritime (xvii^e-début xix^e)*, Paris, Les Indes savantes, 2011.

6 *Course et piraterie*, Paris, CNRS Éditions, 1975, 2 volumes photocopiés.

7 Voir, à titre d'exemple, les difficultés rencontrées pour établir les bilans comptables de campagnes de course dans Charles Carrière et Michel Goury, *Georges Roux de Core. L'étrange destin d'un armateur marseillais (1703-1792)*, Marseille, Laffitte, 1990 ; Gilbert Buti, « Entre "fortunes de mer" et "honnêtes profits". Marins provençaux au xviii^e siècle », dans Gérard Chastagnaret, Jean-Claude Daumas, Antonio Escudero et Olivier Raveux (dir.), *Los niveles de vida en España y Francia (siglos xviii-xx)*. In *Memoriam Gérard Gayot*, Alicante, Université d'Alicante et université de Provence, 2010, p. 267-284.

8 Leos Müller, *Consuls, Corsairs and Commerce. The Swedish Consular Service and Long Distance Shipping, 1720-1815*, Uppsala, Uppsala University, 2004 ; Richard Pennell, *Piracy and Diplomacy in Seventeenth-Century North Africa. The Journal of Thomas Baker, English Consul in Tripoli, 1677-1785*, Canbury, Associated University Press, 1989.

Au reste, tout système de course, de piraterie ou de flibuste ne peut pas vivre en vase clos mais s'inscrit dans des logiques économiques multiformes avec, au premier plan, des bases portuaires, des cités maritimes et leurs proches ou plus lointaines ramifications sociales et économiques. Ces opérations sont souvent le fait d'une ville qui agit de sa propre autorité, en marge d'un grand État ; Saint-Malo et Dunkerque tendirent ainsi à se substituer à la France à la fin du XVII^e siècle⁹. À ces localités se trouvent collés les tenaces clichés de « cités-corsaires », éloignés de la réalité historique, mais forgés depuis le XIX^e siècle par la mémoire collective et entretenus, à diverses fins, dans les temps présents¹⁰.

« Forme supplétive de la grande guerre, [...] industrie ancienne et généralisée¹¹ », action pour compenser un manque à gagner, succédané destiné à pallier le recul d'activités licites en temps de paix, « romantisme et exutoire social pour un certain nombre d'inadaptés sociaux¹² », élément d'une « guerre totale » : la course, la piraterie et la flibuste sont tout cela et plus encore. Elles sont tantôt porteuses d'une affaire « gracieuse », tantôt responsables d'une « vilaine lessive » – expressions chères aux hommes du XVIII^e siècle – mais apparaissent à plus d'un titre comme une sorte de « loterie sélectionnant, parmi la masse des perdants, une poignée d'heureux bénéficiaires, propulsés, par un ou deux coups gagnants, aux premiers rangs du négoce¹³ ». À la fortune des uns répond le déclassement des autres. Au-delà de l'appréciation de leur efficacité sur le plan militaire, la course et la piraterie restent donc des phénomènes complexes quand ils ne sont pas confondus ; bien que la course ait été codifiée dans le droit européen au XVI^e siècle, la différenciation de ces entreprises maritimes ne s'effectue vraiment, sur le plan du droit international, qu'à la fin du XVII^e siècle.

Il demeure difficile de mesurer les effets de ces pratiques sur les rivages et, plus largement, sur les économies littorales. La course et la piraterie ont assurément contribué à animer les économies des franges maritimes, voire leurs arrière-pays. Leur efficacité économique peut être appréciée à travers les capitaux investis, les navires armés, les fournitures rassemblées et les hommes levés lors des préparatifs

- 9 André Lespagnol, *Messieurs de Saint-Malo, une élite négociante au temps de Louis XIV*, Rennes, PUR, 1996 ; Patrick Villiers, *Les Corsaires du littoral. Dunkerque, Calais, Boulogne, de Philippe II à Louis XIV (1588-1713)*, Villeneuve d'Ascq, Presses universitaires du Septentrion, 2000.
- 10 Alain Cabantous (dir.), *Mythologies urbaines. Les villes entre histoire et imaginaire*, Rennes, PUR, 2004 ; on se reportera notamment aux contributions d'Alain Cabantous sur Dunkerque, André Lespagnol sur Saint-Malo et Gilbert Buti sur Saint-Tropez.
- 11 Fernand Braudel, *La Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II*, Paris, Armand Colin, 1979, t. II, p. 190-191.
- 12 Jean Meyer, « La course... », art. cit., p. 307.
- 13 André Lespagnol, *Entre l'argent et la gloire. La course malouine au temps de Louis XIV*, Rennes, Apogée, 1995, p. 186.

des expéditions. Au retour, la liquidation des prises, la vente directe ou aux enchères des cargaisons, l'écoulement du butin ont pu également avoir un effet dynamisant sur l'activité de certaines places en contribuant à faire vivre sinon à enrichir des populations entières, à alimenter les circuits d'une économie informelle ou non. Dans cette perspective, ont été analysés en Méditerranée le rôle du *corso* dans l'économie portuaire¹⁴ et, plus récemment, la place occupée dans les circuits marchands par les « captifs de rançon¹⁵ » qui proviennent majoritairement d'expéditions corsaires¹⁶. Ces opérations présentent toutefois des limites pour des espaces aux marchés étroits qui sont brutalement saturés par l'afflux soudain de marchandises, d'hommes et de navires ; ces craintes, qui s'expriment dans le cadre d'une activité à finalité fondamentalement mercantile, peuvent conduire alors les animateurs à contourner ces risques en dirigeant les prises vers d'autres cités portuaires.

14

On a pu récemment rappeler la présence nécessaire de six facteurs pour qu'émerge la piraterie : l'existence d'hommes prêts à faire la besogne, la présence d'une base opérationnelle, une organisation structurée, des routes commerciales prospères, des réseaux extérieurs pour recycler l'argent des rançons ou des cargaisons et des obligations culturelles favorisant la solidarité du groupe¹⁷. Ainsi en est-il du capitaine Misson, toute ressemblance avec un personnage ayant réellement existé étant fortuite, lorsqu'il fonde *Libertalia* sur l'île de Madagascar pour « effacer les frontières entre nations ». Cette base pirate, sans qu'il soit question de recevoir des secours en écoulant une partie du butin, ne pouvait pas être viable. Daniel Defoe, alias *captain* Johnson, en était probablement conscient. Quelques pages plus loin, profitant du peu

14 Voir les travaux de Michel Fontenay réunis dans le volume *La Méditerranée entre la Croix et le Croissant. Navigation, commerce, course et piraterie (xvi^e-xix^e siècle)*, Paris, Classiques Garnier, 2010, notamment « Le *corso* dans l'économie portuaire : l'exemple de Malte et des ports barbaresques », p. 277-317. Pour une vue globale de la course et de la piraterie en Méditerranée, on se reportera à Michel Fontenay et Alberto Tenenti, « Course et piraterie méditerranéennes de la fin du Moyen Âge aux débuts du xix^e siècle », rapport présenté au XIII^e Colloque international d'histoire maritime (San Francisco), réédité avec compléments bibliographiques et annexes dans la *Revue d'histoire maritime*, n° 6, 2006, p. 173-238 ; Daniel Panzac, *Les Corsaires barbaresques. La fin d'une épopée, 1800-1820*, Paris, CNRS Éditions, 1999.

15 Les captifs de rançon sont des « esclaves provisoires », en attente de rachat. Ces « esclaves de rachat » (*schivi di riscatto*) sont, en Barbarie, des captifs qui peuvent être rachetés ou qui sont en attente d'être rachetés. Ce sont eux qui alimentent l'économie de la rançon. Voir Wolfgang Kaiser (dir.), *Le Commerce des captifs : les intermédiaires dans l'échange et le rachat des prisonniers en Méditerranée, xv^e-xviii^e siècle*, Rome, École française de Rome, 2008.

16 Wolfgang Kaiser, *Le Commerce des captifs...*, *op.cit.* ; Giovanna Fiume, *Schiavitù mediterranea. Corsari, rinnegati e santi di età moderna*, Milan, Bruno Mondadori, 2009 ; Gillian Weiss, *Captives and Corsairs. France and Slavery in the Early Modern Mediterranean*, Stanford, Stanford University Press, 2011.

17 Michèle Battesti, « La piraterie maritime : réflexions géostratégiques », *Diplomatie*, n° 56, 2012, propos recueillis par Éric Frécon, p. 59.

d'informations disponibles sur le voyage de Thomas Tew, il s'empresse de faire détruire nuitamment la place par deux armées indigènes, la plupart des *Liberti* étant massacrés¹⁸. Il ne s'agissait pas de détruire un mythe mais une incongruité. Cet ensemble de conditions est toujours à peu près respecté, que l'activité soit légale dans le cadre de la course, illégale avec la piraterie ou entre les deux avec la flibuste, dans le temps comme dans l'espace. Aux critères proposés, on pourrait simplement en ajouter un septième, en particulier pour la flibuste et la piraterie, lié au volume humain, avec un seuil sans doute proche des cinq cents hommes. En deçà, il y a peu de chance que l'activité puisse être pérenne. Ce sera un gros coup sans lendemain, sans « nourrice » pour se raccorder à des circuits d'écoulement ou d'approvisionnement. Au-delà de trois mille hommes, l'activité devient trop visible, prend trop d'importance, et il est loisible à l'autorité, alors que l'amnistie est l'outil le moins onéreux, de tenter une destruction du système mis en place. Tel est le cas de la Mamora¹⁹. Des *Vitalienbrüder* du XIV^e siècle aux pirates somaliens d'aujourd'hui en passant par les forbans du Munster, les frères de la côte aux Antilles, les Uskoks en mer Adriatique, les Cosaques de la mer Noire ou les Ourang-Laut du détroit de Malacca, les formes organisationnelles sont voisines car une activité prédatrice se doit de réunir les mêmes moyens pour butiner et survivre²⁰. Mais, en retour, l'activité prédatrice est un élément tantôt majeur, tantôt modeste de circuits économiques plus développés. On sait qu'après 1705 les Malouins ont délaissé quelque peu la course, du moins l'armement privé, pour développer le commerce en mer du Sud, alors plus rentable²¹ ; la guerre achevée, l'activité commerciale ou halieutique reprend immédiatement le dessus. Par ailleurs, le flibustier est souvent associé à un matelot qui reste à terre pour s'occuper de la « place à tabac²² » ou chasser : le butin est un éventuel supplément. De même, le pirate des îles indonésiennes rêve aujourd'hui de pouvoir s'offrir un tripot, un bordel ou plus simplement de vivre heureux en famille en laissant sa place à d'autres. Les mafias ne rechignent pas à s'emparer de navires et d'équipages dûment rançonnés, mais mènent en parallèle d'autres *business* comme les trafics de drogues, d'êtres humains ou

18 Daniel Defoe, *Le Grand Rêve flibustier*, Paris, Phébus, coll. « Libretto », 1990, p. 56 et 110.

19 Située à quelques lieues seulement au nord de Salé, La Mamora – aujourd'hui Mehdiya – figurait parmi les repaires de pirates les plus redoutables du Maroc atlantique ; elle avait accueilli les pirates de Larache à la suite de la cession de leur port aux Espagnols en 1610 par le sultan El Mamoun. Voir Leïla Maziane, *Salé et ses corsaires (1666-1727), un port de course marocain au XVIII^e siècle*, Mont-Saint-Aignan/Rouen, Presses universitaires de Caen/Presses universitaires de Rouen, 2007.

20 Gilbert Buti et Philippe Hroděj, *Dictionnaire des pirates et des corsaires*, Paris, CNRS Éditions, 2013 : voir les notices correspondantes.

21 André Lespagnol, *Entre l'argent et la gloire, op. cit.*, p. 334.

22 Les « places à tabac » sont des plantations établies sur des terres défrichées comme les « places à cacao » dénommées aussi *cacaoyères* ou *cacaotières* en Amérique tropicale. Voir Pierre Pluchon, *Histoire de la colonisation française*, Paris, Fayard, 1991, t. 1, p. 458.

d'armes. Combien d'armateurs se sont brûlés les ailes en misant tout sur la course ! Mais ruine et folie guettent aussi parfois ceux qui, comme Jacques Cassard, cumulent les directions d'armements et d'opérations en mer²³.

16

Sans refuser la dimension guerrière de ces entreprises maritimes, notre objectif a été de saisir, à travers des exemples retenus du XVI^e au XXI^e siècle, la place prise par la course ou la piraterie dans des économies littorales. Peut-on parler à leur sujet de levier de commande qui aurait permis de maintenir, créer ou recréer de l'activité économique, ou bien les apports n'auraient-ils été que marginaux et éphémères ? À qui a profité cette éventuelle manne ? De quelle évolution directe ou indirecte celle-ci a-t-elle pu être le moteur ? Enfin, la menace, corsaire ou pirate, n'a-t-elle pas été agitée par d'aucuns et inscrite dans des processus destinés à écarter d'encombrants concurrents sur certaines places marchandes ? Pas d'embarquement, le sac reste à terre. Ce sont les populations littorales ou celles associées dans les circuits générés par la course et la piraterie – marchands et partenaires commerciaux, épouses et enfants, tenanciers et prostituées d'hier et d'aujourd'hui – qui sont ici privilégiées pour tenter d'évaluer les retombées de ces armements et voir dans quelle mesure ces opérations ont été un facteur d'animation des économies littorales. Il ne s'agit pas d'opposer des époques, celle qui précède le traité de Paris (1856) mettant fin à la course, et celle qui voit renaître la piraterie au début des années 2000, mais de les rassembler, même s'il manque la dimension de la course officielle avec lettres de marque et droit de représailles, aujourd'hui du moins pour les États signataires du traité.

Rassembler ne signifie pas confondre. Deux grandes parties cohabitent qui autorisent avant tout l'étude de marchés couvrant des aires géographiques différentes. Philippe Hroděj analyse l'évolution de la flibuste depuis l'île française de la Tortue et depuis le Port Royal de la Jamaïque, soit deux bases à la fois complémentaires et rivales, à la progression décalée. Plus anciennement « hantée » par les frères de la côte, la Tortue s'attarde sur la culture du pétun. Liée à la Grande Terre de Saint-Domingue, elle conserve, à proximité, de vastes étendues où vivent les boucaniers. Sa jeune sœur, la Jamaïque, jusqu'au séisme de 1692, passe très vite à l'économie sucrière et s'établit comme un entrepôt destiné à pénétrer les colonies espagnoles d'Amérique. Dans les deux cas, les « aventuriers » sont tantôt désirés, tantôt rejetés. Utilisée, manipulée, cette main-d'œuvre guerrière, peu obéissante mais bon marché, a pu, dans les prémices, être source d'enrichissement pour les colons anglo-français.

Face à Dunkerque, la Zélande devient, au moment des conflits du XVII^e siècle, une redoutable prédatrice. Roberto Barazzutti montre bien qu'avec plus de

23 Philippe Hroděj, *Jacques Cassard, armateur et corsaire du Roi-Soleil*, Rennes, PUR, 2002.

40 millions de florins nets entre 1672 et 1713, réalisés par la vente des prises et le montant des rançons, cette activité, soutenue à l'origine pour des raisons économiques mais aussi idéologiques et religieuses, favorise l'industrie de l'armement et l'industrie agroalimentaire, donc l'emploi. La Zélande, « mer et terre » (*Zee en Land*), voit non seulement la course se substituer à la pêche mais peut continuer en période de crise, grâce à la course, à faire du commerce – celui du sucre, du sel, des produits coloniaux, etc.

Couvrant un espace plus restreint, proche des îles Anglo-Normandes si menaçantes, dans l'ombre de Saint-Malo à quelques nautiques de là, le port de bout de presqu'île de Granville ne se jette pas à corps perdu dans la course. Force est de reconnaître que les négociants granvillais étudiés par Michel Aumont qui acceptent de prendre le risque maintiennent, et parfois développent, la construction navale, l'armement, l'approvisionnement en vivres de bouche et de guerre. Quant aux hommes d'équipages, la survie passe par l'engagement sur les corsaires avec la perspective, pour les familles, du décès, de la blessure ou de l'emprisonnement du chef de famille, en attendant le retour à la pêche. Non loin de là, Morlaix n'arme que peu en course même si le site fournit les conditions favorables pour le faire. Il offre en revanche son port et sa baie aux corsaires français et américains pour trouver un refuge et surtout y expédier prises et rançons. Sa situation en fond d'estuaire et sa proximité des zones de prises dans les *narrow seas* en font le lieu idéal pour écouler en toute quiétude le produit de la chasse maritime. Olivier Corre s'intéresse entre autres aux négociants qui misent sur la course mais surtout à ceux qui deviennent les commissionnaires de maisons d'armements étrangères à la cité, de quoi provoquer « un entraînement à court terme pour l'économie locale ». Plus au sud, se trouve un autre marché des ventes aux enchères, à savoir La Rochelle, particulièrement affectée elle aussi par les conflits maritimes. Bénéficiant d'un hinterland plus étoffé, d'une dynamique marchande plus considérable, l'ancien bastion huguenot a les moyens d'absorber les marchandises de prises qui sont amenées au port. Jacques Péret peut ainsi se pencher sur le marché du bateau d'occasion et celui des denrées alimentaires, tropicales ou non : les « lots nobles » font tourner les raffineries relevant de l'élite négociante, mais le boutiquier et la fripière y trouvent leur content. Voilà de quoi donner un visage aux circuits de redistribution et de consommation liés à la course. Activité de substitution par temps de guerre, moyen de patienter en attendant le retour de la paix ? Au-delà des enjeux politico-stratégiques, les multiples retombées de la course semblent toucher nombre de domaines liés aux industries, au commerce – import et export –, à la consommation, sans omettre les emplois induits, directs et indirects.

La Méditerranée est source d'autres problématiques. Ainsi, en étudiant le *corso*, dont on connaît la dimension marchande, Jean-Baptiste Xambo souligne

combien cette activité a pu contribuer à accroître localement des tensions religieuses. En réaction aux lourdes pertes subies dans les opérations maritimes lors des derniers conflits louis-quatorziens, des Marseillais ont accusé de complot des négociants juifs livournais installés dans la cité provençale, notamment après l'acte d'affranchissement portuaire de 1669. Quelques voix se sont élevées avec force, entre 1675 et 1711, pour montrer le double jeu de ces nouveaux venus dans la cité portuaire, en les présentant à la fois comme informateurs des corsaires barbaresques et receleurs pour le compte des régences d'Afrique du Nord. La course a-t-elle été instrumentalisée par des marchands marseillais pour rendre compte des difficultés commerciales enregistrées afin de chasser ces concurrents, ou l'accusation repose-t-elle sur des faits avérés ? Les États corsaires de Barbarie, qui ont externalisé une part de leurs investissements et des débouchés de leurs campagnes, auraient mis en place des circuits d'informations transnationaux afin de rationaliser au mieux les opérations ; c'est dans ce but que des accords auraient été passés avec les juifs séfarades, ces acteurs privilégiés du contact entre les économies littorales régionales qui sont présents à Marseille, Livourne et Alger. L'enquête conduit à prendre la mesure des intérêts que peut représenter le *corso* pour les séfarades dans le cadre du commerce avec la Barbarie et dans celui de la maîtrise du marché régional.

En se situant au cœur de la Méditerranée, Anne Brogini montre comment le « commerce corsaire », qui se développe au xvii^e siècle à Malte sous couvert de religion, joue sur les deux tableaux de la guerre – par l'appropriation d'un butin – et du commerce – par la revente de celui-ci. Principal débouché pour les actifs du port, manne financière pour les insulaires et pour tout étranger qui arme un navire sous le pavillon de l'Ordre, l'activité corsaire engendre un développement économique indissociable du commerce des captifs qui se manifeste notamment par la constitution d'associations marchandes liant les Maltais aux représentants des deux rives. Toutes les marchandises précieuses du Levant qui ne trouvent pas preneur sur l'île sont l'objet de ventes à l'extérieur. Malte devient ainsi, à la fin du xvii^e siècle, un relais commercial émergent de la Méditerranée occidentale.

Posté sur l'île de Beauté, Antoine-Marie Graziani rappelle que les razzias turques sur la Corse aux xvi^e et xvii^e siècles, difficilement quantifiables car on s'en est tenu le plus souvent à des chiffres approximatifs, ont créé de graves difficultés dans les rares zones commerçantes et particulièrement au Cap Corse, la partie la plus développée de l'île. L'incapacité de Gênes à répondre au défi turc entraîne de nouvelles pratiques : inféodations et concessions se multiplient sur le littoral tout au long de la période, marque d'une préférence de la République pour le privé. Par ailleurs, la construction d'un système défensif composé d'une centaine de tours de guet a un poids considérable sur la fiscalité insulaire. Cette

politique de défense financée par la population est une source d'inégalité entre les communautés qui ont les moyens d'amortir ces dépenses par la vente de leurs vins et celles qui doivent s'endetter pour le faire. Cette situation, qui aggrave de manière importante les disparités territoriales, est révélatrice, là encore, de la sous-administration de l'île.

Au sein de la mer Intérieure, la course n'est plus seulement affaire de croisade dès le XVII^e siècle²⁴. Les Britanniques bénéficient de points d'appui leur permettant non seulement de passer le détroit mais aussi de prétendre à la maîtrise des eaux. Le schéma est alors identique à ce qui se passe en Ponant. La France, souvent impuissante sur mer, s'arroge des bases où les corsaires provençaux peuvent déposer leurs prises, d'abord avec la multiplication des couronnes ceintes par les Bourbon – Espagne et royaume des Deux-Siciles –, puis par droit de conquête sous le Premier Empire. Jean-Marc Lafon retient cette seconde époque pour comparer deux modèles économiques, proches géographiquement, de la course française dans l'Espagne occupée entre 1810 et 1812. Alors qu'à Almería, la « greffe est artificielle », sans marché ni débouché, Málaga voit la course s'insérer dans l'économie locale sous l'effet d'un « lobby collaborationniste », façon de démontrer à quel point l'économie prédatrice nécessite une adaptation préalable de l'économie locale pour prétendre à la rentabilité.

Si les exemples retenus traitent plus de la course que de la piraterie, nul doute que, le cadre légal en moins, la machine à écouler s'inscrit à l'époque contemporaine dans des circuits économiques semblables. Ainsi, Sainte-Marie à Madagascar a pu, au contraire de Libertia, s'imposer comme retraite parce que l'établissement des forbans et le dépôt de leurs richesses, inutilisables sur place, a suscité un commerce rentable, bien que segmenté, sur près de quarante ans. Une fois de plus, le butin prélevé en mer Rouge n'est pas le seul élément de compréhension, malgré des montants fabuleux mais aléatoires. Les pirates sont ici des négriers en puissance qui traitent des armes avec les indigènes de la Grande Île en jouant les intermédiaires auprès de négociants américains de Nouvelle-Angleterre, des Hollandais ou des Français, basés non loin de là aux Mascareignes. La piraterie renaissante utilise semblables supports et chasse dans les mêmes zones que jadis. Seules ont changé la nature et l'ampleur du commerce. Ainsi, la piraterie somalienne ne constitue au vrai qu'une « nuisance » rapportée aux quelques 20 000 à 28 000 navires qui transitent à proximité de la corne de l'Afrique chaque année. Moins de 1 % sont attaqués et 0,3 % détournés : une économie de prélèvement à petite échelle. Le coût total,

24 Géraud Poumarède, *Pour en finir avec la croisade. Mythes et réalités de la lutte contre les Turcs aux XVI^e et XVII^e siècles*, Paris, PUF, 2004.

y compris les déroutements, reviendrait de 120 à 200 millions de dollars par an. Aussi, l'annonce, au cours d'une cérémonie officielle organisée en janvier 2013 à Adado, au cœur de la Somalie, de la « retraite » de Mohamed Abdi Hassan, au terme de huit années de forfaits extrêmement lucratifs – arraisonnement d'un superpétrolier et prise d'armes de guerre – n'apparaît que comme un événement économiquement mineur, renforçant néanmoins la curiosité de nos contemporains pour décrypter le sens de ces opérations d'un autre âge. Revanche du faible sur l'opulent, défaillance des États riverains, réponse à des dégradations du milieu marin ou nouveau domaine d'action du crime organisé²⁵ ? Certes, les Seychelles ont enregistré une baisse de 40 % de leur activité portuaire, comme les secteurs de la plaisance et de la pêche, mais la piraterie est surtout l'occasion pour les grandes puissances navales d'une redistribution des cartes, quoiqu'elle nécessite une grande servitude en termes de moyens à déplacer sur place et de finances à prévoir pour assurer la surveillance. Elle fournit un alibi au renforcement de la puissance navale, celle des États-Unis comme celle de l'Europe avec la grande première, en terme de coopération et coordination, que constitue l'opération Atalante ; elle marque également le retour de la Russie et surtout celui de la Chine, assignée à domicile depuis la disparition des « bateaux trésors » de Zheng He à partir des années 1430²⁶. Renaud Bellais revient sur cet « alignement entre la croissance économique et la puissance navale » en prenant l'exemple de la Chine contemporaine²⁷. Le marché de la sécurité maritime, s'il est l'occasion de se repositionner en termes diplomatiques, représente pour les assureurs, les intermédiaires ou les sociétés privées de protection, un marché fructueux. La piraterie génère de nouveaux circuits économiques chargés de la détruire ou de l'éviter. En face, les circuits pirates sont entre les mains de réseaux puissants : « l'inverse de la description faite d'une petite piraterie menée par des déshérités », écrit François Guiziou. Surtout, l'auteur montre des forbans terriens, sans rapport à la mer, qui ont suivi une formation entre les mains d'hommes d'affaires somaliens et saisi une occasion qui sera exploitée aussi longtemps que « le commerce de la rançon » sera profitable. Il est peu probable que cette activité prédatrice incarne la première étape d'une construction économique dans la mesure où les centres de décision se trouvent en retrait dans les terres et que l'écoulement ou le blanchiment des fonds perçus

25 Patrick Villiers, « Pirates d'hier et d'aujourd'hui : corsaires, "gueux de mer" ou "barbaresques" », dans Gilbert Buti (dir.), *Corsaires et forbans en Méditerranée (XIV^e-XXI^e siècle)*, Paris, Riveneuve, 2009, p. 307-312.

26 Sur la notion de puissance maritime, on consultera Christian Buchet, Jean Meyer et Jean-Pierre Poussou (dir.), *La Puissance maritime*, Paris, PUPS, 2004.

27 Sur l'Asie du Sud-Est, voir François Gipouloux, *La Méditerranée asiatique. Villes portuaires et réseaux marchands en Chine, au Japon et en Asie du Sud-Est, XVI^e-XXI^e siècle*, Paris, CNRS Éditions, 2009.

passer entre les mains d'une diaspora très éparpillée. Jenny Raflik revient sur l'organisation pirate cloisonnée et hiérarchisée, entre des investisseurs peu nombreux, des négociateurs, des chefs opérationnels et des exécutants qui ne dépassent pas trois mille hommes. Elle pose la question du rapport qui pourrait exister entre piraterie et terrorisme. Cependant, capter l'attention des médias et prélever un butin n'est pas la même chose, et on a pu opposer une aventure entrepreneuriale en parlant de la piraterie en Somalie et l'absence de « pied marin » de ces terroristes²⁸. La piraterie pratiquée dans le détroit de Malacca et en mer de Chine méridionale est différente car il s'agit d'une activité qui se pratique depuis le VIII^e siècle dans certaines îles indonésiennes, d'abord sous le contrôle de sultanats côtiers, et qui bénéficie aujourd'hui de l'impossibilité pour le gouvernement de surveiller l'ensemble des îles. Dans cette perspective, Éric Frécon s'est intéressé de près aux îles de Batam et Belakang Padang dans l'archipel de Riau, passées sous la domination de potentats locaux. Si la main-d'œuvre se compose de nécessiteux locaux ou fraîchement immigrés, ce sont des gangs qui tiennent les rênes et consacrent une partie du butin à améliorer l'ordinaire de communautés villageoises, incitées à observer le silence.

Les résultats exposés au fil de ces pages ne prétendent pas avoir épuisé une thématique qui reste ouverte, mais nous espérons avoir posé quelques jalons pour susciter de futurs travaux.

²⁸ Cyrille Coutansais, *Géopolitique des océans. L'eldorado maritime*, Paris, Ellipses, 2012.

« COME IN CAZA SUA... » :
L'IMPACT DES DESCENTES TURQUES SUR LE
LITTORAL CORSE AU COURS DES XVI^e-XVII^e SIÈCLES

Antoine-Marie Graziani
Professeur à l'université de Corse

Tout au long du XVI^e siècle, l'île de Corse a été confrontée à la course barbaresque. Le constat a été réalisé depuis longtemps : « les destructions sont importantes, certains villages sont abandonnés, des milliers de Corses sont raziés et transportés dans les bagnes nord-africains, le traumatisme est considérable et durable », écrivions-nous déjà il y a une dizaine d'années¹. Mais il ne faut pas s'y tromper, si l'on excepte les quelques années de guerre au milieu du XVI^e siècle, et quelques épisodes comme celui de la « croisière » d'Hassan Veneziano en 1583, la Corse ne connaît pas au cours des XVI^e-XVII^e siècles de descente turque engageant des flottes entières et, globalement, si l'on excepte un épisode dramatique comme celui de la prise de l'Algajola en 1643, la pression turque diminue après 1620². D'ailleurs, d'une manière générale, on a noté l'absence de volonté affichée par les Turcs de s'établir dans les trois grandes îles de la Méditerranée occidentale, la Sicile, la Sardaigne et la Corse. La course barbaresque prend plutôt la forme d'un pillage effectué par de petites escadres, d'un harcèlement incessant plutôt que d'une guerre³.

Il est donc difficile de quantifier les dégâts occasionnés par la course. Les rares essais effectués ont consisté soit à reprendre la liste des villages abandonnés, proposée par le chroniqueur Anton Pietro Filippini, soit à essayer de cartographier les principales descentes turques. En réalité, ce genre de travail est peu efficace : la liste de Filippini est, on va le voir, très peu convaincante ;

- 1 Antoine-Marie Graziani, « Les ouvrages de défense en Corse contre les Turcs (1530-1650) », dans Michel Vergé-Franceschi et Antoine-Marie Graziani (dir.), *La Guerre de course en Méditerranée (1515-1830)*, Paris/Ajaccio, PUPS/Piazzola, 2000, p. 73.
- 2 L'annonce de la venue d'une flotte barbaresque en 1666 est à l'origine de la constitution de petits dépôts d'armes pour y faire face militairement. Notons que c'est aussi la pression turque qui est à l'origine de la création dans toutes les communautés insulaires de milices communales, qui furent plus tard employées pour combattre le banditisme : d'où des titres de capitaine, *alfiere*, lieutenant, sergent.
- 3 Antoine-Marie Graziani, « La menace barbaresque en Corse et la construction d'un système de défense, 1510-1610 », *Revue d'histoire maritime*, n° 2-3, 2001, p. 142.

par ailleurs, une véritable cartographie nécessiterait la lecture de plusieurs milliers de pages de correspondance des officiers génois dans l'île. Surtout, ces constructions échouent à rendre compte de l'impact réel de ces descentes et de ces razzias sur l'économie insulaire, tant d'un point de vue général que d'un point de vue micro-régional. Les obligations de construction d'édifices de défense ont été par ailleurs à l'origine d'une politique d'inféodations et de concessions de terres coûteuse sur le plan économique et social, et des continuelles augmentations d'impôts qu'a connues l'île entre les guerres du XVI^e siècle et les révolutions du XVIII^e.

UNE ILLUSION : LA LISTE DES VILLAGES ABANDONNÉS DE FILIPPINI

24

Le chroniqueur Anton Pietro Filippini liste ainsi au milieu des années 1590 « les villages que leurs habitants, par crainte des infidèles, ont abandonné » : Frasso, Zizoli, Coti, Bisinao, Orgiacana, Ortolo, Freto, Pruno, Castello del Castellare, Arbellara, Riscia, Lentisco, lo Corbo, lo Poggio, le Palude, la Rossa, Bilia, Orao, Brezza, Castello di Zavazilla, Tignolesca, San Damiano, Sartène, Casa Corbolaccia, Aracciani, Oreggia, Bisè, Sia, Campo, Luzzipeo, Foce, Leciola, Calcinaggio, Maracchio, Chiomi, Filosorma, Ruvalè, Salogna, Paomia, Ravana, Revinda, lo Campo, San Giusto, San Marcello, lo Santo, Monti Rossi, la Piana, Talza, Paccionitoli, Pietra, Villanova, la Case Soprane, Pozzo di Borgo, Ota, le Spilonche, Porrugiola, Stantelli, Marianda, Chicchieto, la Corbara dans la *pieve* d'Orto, Serra dans celle de Marana, et beaucoup d'autres⁴. Aux XIX^e et XX^e siècles, les historiens ont soit repris cette liste, soit en ont extrait quelques éléments pour exprimer le coût humain des razzias. En réalité, Filippini, dont nous avons montré ailleurs qu'il présente une « histoire de la Corse vue de Vescovato », ignore pratiquement tout des lieux qu'il cite et qui se trouvent pratiquement tous placés dans un grand Sud-Ouest de l'île, à l'opposé de la partie de la Corse qu'il connaît⁵. Pour autant qu'il ait convenablement nommé les lieux et qu'on puisse correctement les placer, nous pouvons identifier dans sa liste trois grandes zones.

La première correspondrait aux *pievi* de Sartène et de Bisughjè (Bisogene), dans le sud de l'île. La liste que présente Filippini (Tignolesca, San Damiano, Sartène, Casa Corbolaccia, Aracciani, Bilia, Orao, Ortolo) correspond à peu près à celle levée par monseigneur Giustiniani vers 1530 dans sa *Description de la Corse* pour

4 Anton Pietro Filippini, *Chronique de la Corse, 1560-1594*, intr., trad., notes et index d'Antoine-Marie Graziani, Ajaccio, Alain Piazzola, 1995, t. II, p. 401-403.

5 Il agit comme Agostino Giustiniani qui s'est sans doute rendu dans le sud de l'île mais qui, pour certaines *pievi* du sud, se contente de reproduire la liste levée par les percepteurs.

la *pieve* de Sartène⁶. Or, dans la réalité, la disparition de la plupart de ces lieux est certes consécutive aux trois descentes turques effectuées en 1531, puis à celles de Dragut en 1545 et 1549, mais surtout à la décision prise par les commissaires de Saint-Georges, Accelino Spinola et Pietro de Vivaldo, de bâtir la cité de Sartène en enfermant une partie déjà bâtie entre les murs, tout en détruisant jusqu'aux fondations les maisons des anciens villages voisins pour empêcher les Turcs de venir s'y abriter⁷. La liste ainsi créée n'a pas de sens, sauf à considérer que les populations des différents villages de la *pieve* de Sartène ayant fini par s'installer dans la nouvelle cité, prise par Hassan Veneziano en 1583, ont finalement été raziées...

Cette méconnaissance du sud de l'île, qui correspond à un clivage d'ordre politique et culturel traditionnel⁸, apparaît on ne peut plus clairement dans le second secteur où Filippini décrit le contrefort occidental du Niolo, depuis Piana jusqu'à Calvi : Sia, Campo, Luzzipeo, Foce, Leciola, Calcinaggio, Maracchio, Chiomi, Filosorma, Ruvale, Salogna, Paomia, Ravana, Revinda, lo Campo, San Giusto, San Marcello, lo Santo, Monti Rossi, la Piana, Ota. Il s'agit la plupart du temps de logements d'estive pour le pacage plutôt que d'habitats durables. Sia, qui est une *pieve* et non un village, se réduit dans la description de monseigneur Giustiniani à la seule communauté d'Ota. Elle a été dévastée à plusieurs reprises au cours des guerres des Cinarchesi. En 1460, le capitaine génois Antone Spinola vient dans la *pieve* de Sia brûler les maisons et dévaster les propriétés des habitants. La plupart d'entre eux se retirent sur Calvi⁹. La région est à nouveau dévastée au cours des guerres de Giovan Paolo de Leca, en 1487 et 1488-1489, notamment par le commissaire génois Ambroggio de Negri¹⁰. Régulièrement,

6 Agostino Giustiniani, *Description de la Corse*, préf., notes et trad. d'Antoine-Marie Graziani, Ajaccio, Alain Piazzola, 1993, p. 222-225 : « La dernière *pieve* qui appartienne à l'évêché d'Ajaccio, est la *pieve* de Sartène, qui contient les villages suivants : Sartène, Bisogène, Ortolo, Bilia, Tignolesa, Casa Corbolaccia, aujourd'hui San Damiano, Tivolagio, le Solalle, Aracciani ».

7 Archivio di Stato de Gênes (désormais ASG), Banco di San Giorgio (désormais BSG), Cancellieri di San Giorgio (désormais CSG), liasse 1675, 14 et 19 avril 1550, lettres d'Accelino Spinola et Pietro de Vivaldo à l'Office de Saint-Georges. Voir notamment la protestation des habitants d'Aracciani.

8 Antoine-Marie Graziani, *La Corse génoise. Économie, société, culture, époque moderne, 1453-1768*, Ajaccio, Alain Piazzola, 1997, p. 93-96.

9 ASG, BSG, Primi Cancellieri di San Giorgio, liasse 38, pièces 386-387, s.d. [après 1483], témoignage de Mannone de Curzo : « *Quando lo magnifico don Anthonio Spinola capitano di Vostre Serenissime bruco la valle de Sia in la quale io et mei nepoti haviamo le case et possessiopne et tutti nostri bene... Fossimo constrecti a redursi in Calvi...* ».

10 Voir la lettre des habitants de la *pieve* de Pagomia (Paomia) du 26 décembre 1497 (ASG, BSG, Primi Cancellieri di San Giorgio, liasse 40). Voir surtout ASG, BSG, Primi Cancellieri di San Giorgio, liasse 37, 17 juin 1489, lettre d'Ambroggio de Negri à l'Office de Saint-Georges : « *Abbiamo dessabitato tucta la pieve de Sia, et dacto tucti li quasti et cosi Chiomi et Filasorma et Leciola et li populi sono tucti habitati in Balagna et in quelle parte etiam dessabitato la pieve de Sevenentro et de Sornoinu et cosi ancora la pieve de Curtio [Curzo ?]* » (repris dans Anton Pietro Filippini, *Chronique...*, éd. cit., t. II, p. 401, n. 53).

les visiteurs annoncent que les villages qui forment cette *pieve* dans sa partie extérieure sont en ruine ou abandonnés, et régulièrement tout prouve qu'on y trouve toujours des habitants, des bergers le plus souvent, qui vont et viennent depuis la montagne voisine. Salogna, Ravana, Revinda, lo Campo, San Giusto, San Marcello, lo Santo, Monti Rossi, la Piana forment, dans le détail, la *pieve* de Salogna décrite vers 1530 par monseigneur Giustiniani. L'ensemble correspond à peu près à l'actuelle communauté de Piana, laquelle ne paraît pas avoir totalement disparu au cours de cette période. Chiomi et Filosorma ne sont pas le nom de communautés mais celles de *pievi* « désertifiées » de la région de Calvi, habitées en réalité pour des périodes plus ou moins longues par des bergers, puisque « bonnes pour semer du blé et pour faire paître toutes sortes de bétails », selon une description des *pievi* de Filosorma et de Sia datée du début du XVII^e siècle. La *pieve* de Filosorma, telle qu'elle est décrite alors, partage une partie des villages qui font partie ailleurs de la description du Sia¹¹. Aux affirmations des concessionnaires ou des candidats à l'inféodation de ce type de territoires, répondent les habitants des différents villages justement présentés comme abandonnés : ainsi en 1551-1552, le noble Giovan Agostino de Franchi affirme que toutes les terres de la juridiction de Sia dont il réclame l'inféodation sont abandonnées depuis nombre d'années¹², alors qu'un Pietro Polo d'Ota fait savoir au contraire que les habitants de l'endroit « n'ont jamais manqué de jouir de tous leurs terrains¹³ ». Ce qui n'empêche pas la zone de subir d'importantes ponctions par les Turcs, comme le montrent les attaques dirigées contre Paomia¹⁴, Galeria ou Luzzipto¹⁵. Si les raisons de la désertification sont plurielles, la part des guerres *cinarchesi* reste considérable dans ce bilan.

11 ASG, fonds Corsica, liasse 538, s.d. [1610-1611], repris dans Agostino Giustiniani, *Description de la Corse*, éd. cit., p. LIII, n. 27.

12 ASG, BSG, CSG, liasse 231, 1551, requête de Giovan Agostino de Franchi à l'Office de Saint-Georges : « *Tutte le terre della jurisditione de Sia le quale sono habandonate da tant'annii in qua inculti et agreste...* ».

13 ASG, BSG, CSG, liasse 234, 12 avril 1552, requête de Pietro Polo d'Ota : « *No' però mai anno mancato di godere... tutti li loro terreni e possitione...* ».

14 Sur l'attaque de Paomia en juin 1537, voir la requête de Giovan Bonetto de Paomia (ASG, BSG, CSG, liasse 54 B). Sur celle de l'été 1539 voir ASG, BSG, CSG, liasse 189 (cf. Marc'Antonio Ceccaldi, *Histoire de la Corse, 1464-1560*, intr., trad. et notes d'Antoine-Marie Graziani, Ajaccio, Alain Piazzola, 2006, p. 241, n. 72). La zone de Paomia, totalement abandonnée par ses habitants, est décrite dans un document vers 1620 (Archivio Storico del Comune di Genova, ms. 105 B2-4), qui précède la tentative d'inféodation (à Gioffredo Marini, voir ASG, fonds Corsica, liasse 1471/11). Voir aussi la concession en emphytéose perpétuelle en 1642 (liasse 1471/26) et surtout l'installation de la colonie grecque (liasses 933-935).

15 Plus qu'un habitat permanent, le lieu apparaît plutôt comme un endroit où des habitants des communautés environnantes viennent travailler la terre (ASG, BSG, CSG, liasse 643, avec un dessin montrant les terrains de l'Osipeo [Luzzipto]) abandonnée par les habitants et désormais cultivée par les habitants de Calenzana en 1699 avec un petit habitat groupé (repris dans Anna Maria Salone et Fausto Amalberti, *La Corse, images et cartographie*, trad. Antoine-Marie Graziani, Ajaccio, Alain Piazzola, 1992, p. 195-196, n° 428).

On peut situer la troisième zone aux environs d'Ajaccio (Frasso, Zizoli, Coti, Pietra, Villanova, le Case Soprane, Pozzo di Borgo). Les quatre derniers villages de cette liste se trouvent sur le territoire de la *capella* de Santo Fele de Villanova et les trois premiers se trouvent sur la rive sud. En réalité, Frasso, un petit village installé à côté de la tour de l'évêque, est détruit en 1564. La population de Zizoli est razzée par les Turcs en septembre 1560¹⁶ et Coti est abandonnée dans les années 1530 du fait des descentes turques. Ses habitants se répartissent dans les *pievi* de Cauro et d'Ornano et à Ajaccio, après avoir partagé les biens, selon le témoignage du piévan d'Appieto, Piero de Coti, en 1587¹⁷. Quant aux villages aujourd'hui situés sur la communauté de Villanova, ils apparaissent sur un plan de 1730 au moment d'une tentative de concession réalisée au profit de colons grecs. En réalité, ils furent victimes de la double pression des Turcs – voir l'attaque de Villanova en 1540 et de Pozzo di Borgo en 1573 – et de l'armée génoise, qui s'empara de Pozzo di Borgo au cours de la guerre de Sampiero (1564-1569)¹⁸.

Restent les deux villages du nord de l'île décrits par Filippini : la Corbara dans la *pieve* d'Orto, et Serra dans celle de Marana. Or ni Corbara (ou Corbaghja), déserté au lendemain des guerres de Corse, ni Serra, l'ancienne Scolca, n'ont été abandonnés du fait des descentes turques¹⁹. On le comprend bien, cette présentation, souvent citée mais non discutée, se révèle assez peu éclairante sur les dégâts effectifs de la course barbaresque. Tout d'abord, comme l'a montré John Day pour la Sardaigne à la fin du Moyen Âge, il convient de ne pas réduire les raisons de l'abandon des villages à un ou deux phénomènes mais, au contraire, d'envisager les phénomènes dans leur totalité. Mais là où la présentation de Filippini est particulièrement blâmable, c'est qu'elle laisse à penser que ces régions, en réalité très faibles démographiquement, auraient été les plus touchées par les descentes turques ; il n'en est rien. En réalité le Nord-Est, c'est-à-dire la partie la plus peuplée de l'île, a subi autant de dégâts, sinon plus,

16 ASG, BSG, CSG, liasse 306, 7-14 septembre 1560, lettre de Gasparo Cattaneo dell'Oliva à l'Office de Saint-Georges : « *Ne scrive anche detto luocotenente che le diece fuste erano in quel luoco haviano preso Zisoli terra vicina ad Aggiazzo miglia sei et preso doe torre che vi erano tutti li habitanti escluso alcuni che erano a loro possessioni...* ».

17 ASG, BSG, CSG, fonds Corsica, liasse 523, s.d. [1587] : « *Il locho di Coti era habitato appresso alla marina... furno molte volte asaliti da Turchi... alla fine furno costretti avadonare con molto lor dolore et magior danno tutti li soi antique case, vignie, horti et altri loro terreni et beni stabili che sono circha cinquanta anni et andorno ad abitare secondo le loro parentie che in Ornano, che in Cauro et in Agiaccio dove ancora hogi habitano...* ».

18 Voir la lettre du commissaire d'Ajaccio au Sérénissime Sénat du 20 septembre 1564 (repris dans Anton Pietro Filippini, *Chronique...*, éd. cit., p. 188-189, n. 56).

19 Corbara, la Vetrice et Belgodere, dans la *pieve* d'Orto, sont abandonnés au lendemain des guerres de Corse. Plusieurs habitants de Bastia du milieu du XVI^e siècle s'appellent Corbara ou da Corbara. Sur Serra, abandonnée durant le Moyen Âge, voir les archives départementales de la Haute-Corse, Série O, biens communaux de Borgo et de Scolca.

que le reste de l'île, ce qui est naturel puisque les bénéfices susceptibles d'y être réalisés étaient nécessairement plus importants qu'ailleurs.

28 En premier lieu, la partie la plus ouverte de l'île, le cap Corse, est victime sur l'eau avant même de l'être sur terre, selon le témoignage de monseigneur Agostino Giustiniani, vers 1530 : « Ils ont perdu, au cours des six dernières années, plus de quatre-vingts navires et reçu de grands préjudices du fait des Turcs²⁰ ». Les habitants de la seigneurie De Mari du cap Corse, comme ceux de la seigneurie Gentile de Brando et de la *pieve* de Lota, pratiquent une quasi-monoculture de la vigne et vont vendre leur vin dans les Maremmes romaine et toscane, et à Rome même. Leur vin réputé apparaît dans les registres des *Gabelle* de Rome²¹ et parmi les achats des papes et de la Chambre apostolique²². Cette situation fait d'eux des patrons-transporteurs viticulteurs. Et la présence des Turcs dans le canal de Corse est d'autant plus dangereuse pour eux qu'ils réalisent aussi une grande partie du négoce avec la Ligurie et avec l'île d'Elbe, où la Corse trouve le minerai de fer nécessaire à la bonne marche de ses usines, toutes placées au sud de Bastia. Toutefois, là encore monseigneur Giustiniani rectifie les choses : c'est l'addition des descentes turques, mais aussi la famine qui a accompagné la peste dans les années 1525-1527, qui explique l'abandon, « surtout par les plus pauvres », de la culture de leurs vignes, « qui étaient leur œil droit, parce que qui *non manducat, non laborat*. Et à cause des Turcs et des famines, on peut dire que les Capcorsins ont perdu et la mer et la terre ; ce qu'il faut beaucoup regretter, car s'ils pouvaient au moins naviguer, ils y pourraient, en hommes industriels, d'une quelconque façon ». Ce point de vue est partagé d'ailleurs par le gouverneur Pietro Giovanni Salvago qui écrit, en novembre 1529, que les « Infidèles ont détruit tout le Cap Corse », obligeant les Capcorsins à racheter les habitants capturés. Les Turcs sont maîtres de la portion de l'île où se fait la plus grande partie du commerce, et particulièrement du port le plus sûr de l'île, le golfe de Saint-Florent où, selon le gouverneur, les Turcs sont « comme s'ils étaient chez eux » (« *come in caza sua*²³ »).

Autre zone largement victime des descentes turques, la Balagne : pratiquement toutes les communautés de la Balagne centrale et côtière sont attaquées à plusieurs reprises au cours du XVI^e siècle. En 1589, Marcantonio de Monticello, qui demande l'autorisation de bâtir une tour dans son village pour la défense des

20 Agostino Giustiniani, *Description de la Corse*, éd. cit., p. 44-45.

21 Archivio di Stato de Rome, Camerale III, Gabelle, liasse 868, 1542, livre de Giulio et Alessandro Placidi nobles de Sienne (*Gabelle* romaines et ancrages du port de Civitavecchia).

22 Archivio di Stato de Rome, Camerale I, Spese minute del Palazzo, registre n°1469, f. 96, 1454 ; registre n° 1470, f. 15 v°, 1455 ; registre n° 1478, f. xxiii r°, etc.

23 ASG, BSG, CSG, liasse 36, 2 novembre 1529, lettre du gouverneur de la Corse à l'Office de Saint-Georges.

populations, fait état de cinq attaques antérieures sur sa communauté²⁴. Palasca est attaquée en 1539 et en 1551, Lumio en 1540 par Dragut et en 1543 par Acha Raïs, Urtaca en 1543, Santa Reparata en 1549. Lors de l'assaut mené contre Belgodere, les habitants de la communauté font savoir que si l'État n'intervient pas pour empêcher les descentes turques, ils se retireront plus à l'intérieur de l'île. L'ingénieur Geronimo de Levanto, surnommé le Levantino, organise la fortification des villages de Monticello et Santa Reparata à la fin de la décennie 1540. En Balagne, les tours sont construites au cours de la décennie 1570 à la suite d'un effort financier local.

L'impact est moindre sur la partie la plus peuplée de l'île, c'est-à-dire la Castagniccia. Le nombre plus important d'habitants, les difficultés d'atterrissage, l'éloignement des lieux habités offrent à cette région une protection et il faut des événements importants, comme le passage d'une partie de la flotte de Barberousse dans la *pieve*²⁵ de Moriani le 5 octobre 1544, pour que cet ensemble puisse être réellement entamé : 187 personnes sont réduites en esclavage, auxquelles il faut ajouter les morts et les blessés²⁶. On relève d'autres attaques sporadiques, contre Prignani en Tavagna en 1541²⁷, et surtout celle de Mammi Corso contre Vescovato en 1560, qui se solde par un échec²⁸.

Le nombre des Corses parmi les reniés d'Alger est sans doute important, même si le chiffre que donne un rapport espagnol de 1568 cité par Fernand Braudel²⁹, 6 000 hommes, paraît surestimé. C'est parmi eux que se recrutent les renégats corses que met en scène le déserteur ligure Agostino Restano de Sestri, capturé en Corse près de l'Algajola en 1564³⁰, et que l'on rencontre notamment

24 Archives départementales de la Corse du Sud (désormais AD Corse du Sud), 1 FG 123, 20 avril 1589.

25 La *pieve* est l'élément de base du maillage large de l'espace corse avant la naissance des communautés. La *pieve* est à l'origine l'église principale, située au centre de chaque bassin fluvial de quelque importance, correspondant soit à une vallée bien individualisée, soit à la partie haute, centrale ou basse d'une vallée, soit à plusieurs vallées courtes convergentes. Cette situation centrale est liée à l'ensemble de ses fonctions. Elle est la *plebs animalis* des premiers textes, la seule qui dispose d'un baptistère ou d'une cuve baptismale à l'intérieur de la nef. Elle est aussi le cimetière de la communauté. Par extension, le terme désigne les districts environnant ces premières églises, ou un habitat proche. Mais, très tôt, et de toutes façons à partir de la période pisane, date vraisemblable de l'institution systématique des *pievi* en Corse, le terme a pris une connotation sociale, tout à la fois fiscale, judiciaire et administrative, donc politique. Progressivement aussi, les fonctions religieuse et politique se sont séparées au point que monseigneur Giustiniani peut écrire qu'elles ne coïncident plus dans grand nombre de cas (Agostino Giustiniani, *Description de la Corse*, éd. cit., p. XLV-XLVI).

26 Antoine-Marie Graziani, « La menace barbaresque... », art. cit., p. 148.

27 ASG, BSG, CSG, liasse 215, 1546, requête de Pentolacio de Prignani à l'Office de Saint-Georges.

28 Anton Pietro Filippini, *Chronique...*, éd. cit., t. 1, p. 54-56.

29 Fernand Braudel, *La Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II*, Paris, Armand Colin, 1979, t. 1, p. 145.

30 Giorgio Fedozzi, *La pirateria in Liguria: I corsari turchi e barbareschi*, Imperia, Dominici, 1988, p. 73-75.

lors des razzias effectuées en Corse du Sud par Mammi Corso, un Capcorsin du nom de Filippo de Pino³¹, par exemple, comme ce Virgilio de Grosseto, pendu à Ajaccio en 1588 après sa capture par les galères génoises lors de l'affaire des sept galiotes³². Mais à cette ponction s'en ajoutent bien d'autres, et les raisons de l'émigration insulaire au cours de la fin du Moyen Âge et du début de l'époque moderne sont là encore multiples³³, à commencer bien entendu par l'émigration militaire ou celle liée au banditisme³⁴.

Il nous faut donc nuancer le propos déjà très mesuré de Fernand Etori : « Dans la mesure, difficile à déterminer, écrivait celui-ci, où les siècles précédents avaient commencé la culture des plaines, les années 1500 marquent une régression des cultures et un repli des populations dans les montagnes³⁵ ». Si, de manière évidente, certaines zones faiblement peuplées et aisément accessibles ont pu être abandonnées au cours de cette période, à l'échelle de l'île le mouvement est loin d'être aussi général que certains ont pu le penser.

30

CONCESSIONS ET INFÉODATIONS

Dès 1512, on trouve un premier contrat de concession, conclu entre l'Office de Saint-Georges³⁶ et Agostino Salvago pour la zone de Sia et Girolata. Il s'agit d'une zone désertifiée tant par les guerres des *Cinarchesi* à la fin du xv^e et au début du xvi^e siècle que par les invasions turques à partir de 1500. Il est exigé du concessionnaire l'érection de tours, une mise en culture et un

31 Il est un des principaux protagonistes « turcs » de la *Chronique* de Filippini (voir Anton Pietro Filippini, *Chronique...*, éd. cit., t. I, p. 20, 50-52, 54, 74-75 et 81, et t. II, p. 402, 403, 407 et 556). Il meurt en 1585 (ASG, SG, fonds Corsica, liasse 521, 20 janvier 1585, lettre du commissaire de Calvi au Sérénissime Sénat).

32 Virgilio de Grosseto, *uomo cattivo e scellerato*, est capturé au moment de l'action de deux galères de la République sous les ordres de Francesco Stefani contre sept galiotes turques du côté de Solenzara, et pendu sur ordre du commissaire d'Ajaccio en février 1588 (ASG, SG, fonds Corsica, liasse 523, 10 février 1588, lettre du commissaire d'Ajaccio au Sérénissime Sénat, repris dans Anton Pietro Filippini, *Chronique...*, éd. cit., t. II, p. 413).

33 Antoine-Marie Graziani, « L'émigration corse en Italie centrale au Moyen Âge et à l'époque moderne », *Ricerche Storiche*, XLIII/1, janvier-avril 2012, p. 5-19.

34 Sur cette dernière émigration, voir l'exemple donné pour Zicavo par Antoine-Marie Graziani, « L'image de l'enfant dans les registres de *taglie* de la Corse (xvii^e-xviii^e siècle) », dans Jean-Pierre Bardet, Jean-Noël Luc, Isabelle Robin-Romero et Catherine Rollet (dir.), *Lorsque l'enfant grandit. Entre dépendance et autonomie*, Paris, PUPS, 2003, p. 714.

35 Fernand Etori, « Inféodation et mise en culture des plaines corses aux xvi^e et xvii^e siècles », dans *Études corses*, n° 6, nouv. série, 2^e trimestre 1955, p. 48.

36 Créée sous le gouvernement français de Boucicaut pour Charles VI, la Casa puis Banco di San Giorgio est à l'origine un organisme financier institué pour régulariser la dette publique et défendre les intérêts de ceux qui ont engagé leurs capitaux dans les différentes *Compere* auxquelles il se substitue. Les postes clefs du Banco sont tous occupés par des membres de la classe dirigeante de la République. Autour de 1450, Gênes donne différents territoires, dont la Corse de 1453 à 1464 et de 1483 à 1562, à gérer à Saint-Georges : voir Antoine-Marie Graziani, *Histoire de Gênes*, Paris, Fayard, 2009, p. 247-249.

cens limité³⁷. Dans ce cas, l'administration de l'Office qui ne veut pas payer la construction de ces édifices de défense et ne dispose pas de communautés susceptibles de s'engager financièrement fait appel à un entrepreneur privé. Ce dernier travaille sans avoir l'assurance de réaliser une opération lucrative.

Les années 1530 marquent dans ce domaine une évolution sensible. Les incursions turques deviennent si nombreuses qu'elles obligent l'Office à revoir complètement sa politique de défense. À plusieurs reprises, il envoie dans l'île des commissaires extraordinaires, chargés de juger des endroits où l'on construira les tours³⁸. Comme en 1637, au moment de la tentative de mise en valeur de l'île, l'opération est financée par une augmentation des droits payés sur le sel : ce sont donc les habitants qui sont mis à contribution pour financer leur sécurité. Les sommes dégagées permettent d'avancer les sommes nécessaires à la construction de fortifications, tant à des entrepreneurs privés qu'à des communautés. Mais, si dès 1532 des terres sont concédées dans la *pieve* de Verde à Giuliano de Fornari, c'est la crise céréalière qui touche la Méditerranée en 1539 qui pousse l'Office à inféoder une bonne partie des terres basses de l'île. De fait, au cours de la décennie suivante, l'Office passe des contrats en faveur de concessionnaires le plus souvent regroupés en sociétés, voire en sociétés *a carati*, avec un grand nombre de participants – jusqu'à 350 pour la société Lercari-Imperiale de Figari. Notons toutefois que si les concessionnaires s'engagent à ensemercer une certaine étendue du domaine concédé, le non-respect de la clause de construction d'édifices de défense est la seule qui puisse entraîner l'annulation du contrat³⁹.

En 1563, puis en 1587, deux lois créent un nouveau régime de concessions. La nouveauté tient dans un événement considérable qui a marqué l'histoire de la course dans l'île : la prise de Sartène en 1583 par la flotte du roi d'Alger, Hassan Veneziano, composée de 22 navires et de plus de 2 000 hommes en armes, et qui correspond à ce que Fernand Braudel appelle « la seconde et toujours prodigieuse fortune d'Alger⁴⁰ ». Si beaucoup de projets sont proposés au sénat génois, seule une inféodation suit immédiatement l'édit d'avril 1587, celle de Filippo da Passano, datée de 1588 à Porto-Vecchio. La carte que l'on peut dessiner à partir des zones concédées ou inféodées et de celles où des concessions ont été proposées, correspond *grosso modo* à ce que l'on pourrait appeler les zones

37 Antoine-Marie Graziani, « "Domaines coloniaux", industrie sécuritaire et système fiscal en Corse », dans *Mélanges de l'École française de Rome, Italie et Méditerranée*, t. 103, 1991/2, p. 475.

38 Antoine-Marie Graziani, *Les Tours littorales*, Ajaccio, A. Piazzola, 1992, p. 12.

39 Rosario Russo, « La politica agraria dell'Officio di San Giorgio in Corsica (1490-1553) », *Rivista Storica Italiana*, 1934/4 et 1935/1.

40 Fernand Braudel, *La Méditerranée et le monde méditerranéen...*, op. cit., t. II, p. 205.

basses de l'île⁴¹ – des régions généralement non réclamées par les populations parce que fortement impaludées, ou des zones de dépaissance : les Agriates, la région de Luzzipto, le Marsulinu, Galeria, le Sia, la région de Coti et la plaine du Taravo, la *pieve* de Vigiani, la vallée de l'Ortolo, Figari et sa région, la région de Porto-Vecchio, la plaine d'Aleria. Mais il ne faut pas croire que ces inféodations et ces concessions aient été aisément acceptées par les populations insulaires, qui s'estimèrent même lésées, particulièrement lorsque les contrats de construction d'édifices de défense ne débouchèrent pas rapidement sur l'élévation d'une tour, ou lorsque les tours ne furent pas correctement entretenues. Mais en réalité les réticences les plus marquées contre ces inféodations/concessions apparaissent au sein des gouvernements génois successifs : l'Office de Saint-Georges dénonce les contrats passés dans les années 1540 par l'entremise des commissaires chargés de la récupération de l'île, Andrea Imperiale et Pelegro Giustiniani, au lendemain du Cateau-Cambrésis, en 1559 ; la peur de voir les Corses se rebeller contre cette nouvelle situation mais aussi la crainte que les nouveaux feudataires ne créent des désordres dans l'île dissuada le sénat de Gênes de mettre en place le programme prévu. De nouvelles concessions furent actées mais l'idée d'inféoder des parties de l'île, notamment en créant des seigneurs-justiciers, fut abandonnée, d'autant plus que, comme le notèrent des opposants dans les années 1640, toute proposition d'inféodation entraînait une diminution des revenus de l'État et une plus faible attraction pour les postes d'officiers, dissuadant les meilleurs éléments – dont le revenu était en grande partie lié aux actes judiciaires – de se rendre dans l'île⁴².

En fait, les concessions et inféodations apparaissent le plus souvent lorsque les populations insulaires ne sont pas en mesure de payer leurs défenses, et particulièrement lorsque la construction de tours s'effectue loin de leurs centres d'intérêt premiers. D'autres solutions sont d'ailleurs expérimentées par l'Office de Saint-Georges puis, lors du passage de l'île à l'État génois en 1562, par le *Magistrato* chargé de la construction des tours et par le *Magistrato di Corsica* qui se substitue à lui en 1580⁴³. L'une des solutions mise en œuvre consista à tenter de taxer, durant cinq ans, les corailleurs qui fréquentaient le sud de l'île – « les mers de Figari » – pour construire trois forts sur les points sensibles du

41 Antoine-Marie Graziani, « La Corse, un espace civilisé ? La Corse vue de Gênes », dans Reto Furter, Anne-Lise Head-König, Luigi Lorenzetti et Jon Mathieu (dir.), *Histoire des Alpes – Storia delle Alpi – Geschichte der Alpen*, n° 17, « Terres hautes-terres basses : disparités » / « Hochland-Tiefland : Disparitäten », 2012, p. 183-197.

42 Antoine-Marie Graziani, « "Domaines coloniaux", industrie sécuritaire et système fiscal en Corse », art. cit., p. 503-504.

43 Sur le *Magistrato delle seminiere e delle fabriche delli torri* – le nom révèle la continuité de la politique génoise qui mêle défense des populations et mise en valeur des territoires – créé par la loi du 27 novembre 1571, voir Antoine-Marie Graziani, *Les Tours littorales*, op. cit., p. 20 sq.

littoral, qui correspondent aussi à des zones peuplées ou dépeuplées : Figari, Tizzano et Campomoro. Cette tentative n'aboutit qu'à la construction d'un fort provisoire à Figari ; celle du fort de Tizzano fut à peine entamée. Le chantier fut abandonné lorsque le capitaine corse chargé de la construction, Pier'Andrea de Casta, fut appelé pour combattre dans les rangs des troupes des nouveaux nobles engagés dans la guerre civile génoise (1575-1576)⁴⁴. Autre solution, employée en 1579 : les communautés des *pievi* de Cinarca et d'Appietto passent un accord avec des entrepreneurs privés, les Ajacciens Giovan Gieronimo Ponte et Battista et Lazaro Sorba, pour la construction de trois tours à Capigliolo, Palmentaggio (Ancona) et Pelusella, en échange de droits à percevoir sur les agriculteurs, les bergers et spécialement les forains. Par la suite, et à plusieurs reprises, les représentants des populations cherchèrent à revenir sur ce texte dans lequel ils avaient engagé les générations futures⁴⁵.

L'IMPACT SUR LA FISCALITÉ

La construction d'un système défensif au cours du XVI^e siècle et des deux premières décennies du XVII^e révèle parfaitement les disparités démographiques et économiques qui existaient sur le territoire insulaire. À l'analyse, il apparaît évident, par exemple, que les fractions de l'île les plus peuplées sont aussi celles qui furent le plus rapidement dotées de bâtiments défensifs : les communautés du cap Corse furent ainsi les premières à construire des tours directement sur leurs marines, comme Centuri dès 1517⁴⁶. Autour de 1560, un droit portant sur la mise en tonneaux du vin permit de compléter le dispositif par l'édification de tours dans des zones stratégiques éloignées des communautés : ainsi à Agnello au nord de Rogliano, sur un des îlots de Finocchiarola et sur le cap Sacru⁴⁷. Enfin, une unique tourelle d'« utilité publique⁴⁸ » fut réalisée au début du XVII^e siècle avec la participation financière de toutes les communautés du cap Corse, mais elle fut ajoutée sans avoir fait l'objet d'une demande de la part des autorités génoises.

44 *Ibid.*, p. 28 sq.

45 *Ibid.*, p. 68 sq.

46 La communauté de Centuri réclame à l'Office de Saint-Georges la construction d'une tour à l'entrée du port « pour la défense des barques et des navires ». Une première licence lui est concédée le 3 septembre 1517 (ASG, BSG, liasse 607/2357, f. 50v^o-51v^o, lettre de l'Office de Saint-Georges au gouverneur de la Corse. Cf. ASG, CSG, liasse 65, 3 septembre 1517). Une nouvelle licence est demandée par la communauté pour la construction d'une tour par l'entremise de son représentant Constantino de Centuri. Le commissaire du cap Corse, Pietro de Novaria, fait état de la construction en 1520-1521 (ASG, CSG, liasse 65, 10 septembre 1520, lettre du commissaire Pietro de Novaria).

47 AD Corse du Sud, 1 FG 41, pièce 8, 1562, et 1 FG 49, pièce 11, 1562 (cf. Antoine-Marie Graziani, *Les Tours littorales*, op. cit., p. 15).

48 *Ibid.*, p. 90.

En fait, après la réalisation d'un programme général de défense des côtes insulaires (*Distinzione delle torri*) – mis en place à partir d'une navigation effectuée tout autour de l'île par deux commissaires, Cristofaro Fornari et Francesco di Negro en juin 1573⁴⁹ –, les représentants des secteurs où devaient être construits les édifices furent réunis par les officiers génois au cours des décennies suivantes, afin de fixer les moyens par lesquels les populations pourraient régler la facture. Dans la majorité des cas des avances remboursables sur l'impôt furent concédées par les autorités, mais certains de ces édifices firent l'objet de plusieurs tours de table successifs avant d'être bâtis.

34

Si l'on considère les *pievi* de l'intérieur de l'île, on est frappé par leur disparité dans le domaine fiscal. Le premier impôt, prélevé dès 1453, la *taglia vecchia*, était totalement inégalitaire puisqu'il frappait de manière homogène le pauvre et le riche. Mais au cours des XVI^e et XVII^e siècles, l'impôt créa également, sous couvert de vagues considérations sécuritaires, des écarts de traitement d'une micro-région à une autre. En effet, à la *taglia vecchia* et au *donativo* – un don gratuit prévu à la fin du XVI^e siècle pour être levé pendant quatre années et qui est finalement devenu pérenne – s'ajoutèrent des taxes additionnelles appelées *aggiunti* ou *sopra più*. Ces dernières sont à classer dans deux groupes distincts : le premier correspond aux taxes payées par toutes les communautés, pour l'envoi d'ambassades à Gênes, l'entretien des vicaires, la gestion de l'hôpital, etc. ; le second regroupe les contributions qui varient selon les communautés. Si l'on observe les taxes additionnelles réglées par les communautés des juridictions de Corte, Aleria et Bastia, elles représentent en moyenne 32 % de l'imposition directe en 1582 : de 22 % pour la *pieve* d'Ampugnani à 50 % pour celle de Verde⁵⁰. Mais si la sécurité avait été la raison première de ces taxes, les *pievi* côtières, généralement les plus riches, mais aussi celles les plus exposées aux exactions des Turcs, auraient été les plus touchées par l'impôt. Il n'en fut rien : ainsi, un chef de famille de la *pieve* littorale de Casinca payait, en 1650, 2 livres et 9 soldi de *taglia generale*, contre 3 livres dans la *pieve* de Talcini, 3 livres et 8 denari dans la *pieve* de Giovellina et même 3 livres et 4 soldi dans la *pieve* de montagne par excellence, le Niolo – toutes trois *pievi* de la juridiction de Corte. En général, les *pievi* littorales, où l'agriculture est ancienne et qui ont pu payer leurs tours directement de leurs deniers, comme la Casinca, la Marana ou Orto, la *pieve* de Bastia, paient bien moins que celles de l'intérieur ou que les *pievi*

49 Dans Antoine-Marie Graziani, *Les Tours littorales*, op. cit., p. 21-23.

50 Mais l'imposition varia à l'intérieur même de la *pieve* de Verde où les contribuables payaient, en 1582, 4 livres, 4 soldi, 6 denari soit 1 livre de *taglia vecchia*, 1 de *donativo*, 2 soldi pour les ambassades, 5 soldi et 6 denari de garde ordinaire, 9 soldi pour l'entretien et la garde de la tour de Bravone et 8 soldi de celle d'Alistro ; les habitants de Pietra et Monticchio, exemptés de l'entretien et de la garde de la tour de Bravone, ne payaient que 3 livres, 2 soldi et 6 denari ; ceux de Tox et de Campi, exemptés des paiements des deux tours, 2 livres, 15 soldi et 6 denari.

littorales où l'on a effectué d'importants défrichements dans le deuxième quart du xvii^e siècle⁵¹.

Les descentes turques en Corse ont donc eu un impact à la fois démographique, économique, sociétal et fiscal. La ponction effectuée par les razzias ne doit pas être sous-estimée, particulièrement au cours du xvi^e siècle, et ce même si elle perdit de son importance à partir de 1620⁵². Elle n'est par ailleurs pas la seule raison de la désertification de certaines zones de l'île : le poids des guerres au xv^e siècle et surtout au milieu du xvi^e siècle est considérable, mais Gênes laisse partir plusieurs centaines de Corses, protagonistes des conflits, au lendemain des guerres du xvi^e siècle, vers Venise, Rome et la France, justement pour ne pas conserver sur place des adversaires en nombre. Au moins 3 000 insulaires sont constamment employés par différentes puissances au cours des décennies suivantes. Cette situation fut dénoncée par nombre d'officiers génois en poste, comme le futur doge Giorgio Centurione en 1615. Par ailleurs, nombre de ces soldats sont d'anciens bandits, du fait d'une pratique particulière de l'*indulto generale* qu'on trouve notamment employé en 1625 et 1672 lors des guerres avec la Savoie et en 1684, lors du bombardement français de Gênes⁵³.

La construction de tours crée en outre d'importantes disparités au sein des populations insulaires. Les communautés qui ont, comme celles du cap Corse, des liquidités provenant de leur commerce du vin, peuvent se payer elles-mêmes la construction d'édifices de défense en passant directement des contrats avec des maîtres maçons. À l'autre bout, celles qui se trouvent isolées et sans revenu suffisant pour édifier leurs tours ou, comme la juridiction de Vico nouvellement créée en 1660, pour construire le palais de son commissaire, sont amenées à emprunter et se voient taxer de manière considérable. Ces disparités révèlent surtout la sous-administration d'une île amenée à faire appel à des constructeurs privés, à des concessionnaires ou à des seigneurs faute d'avoir un esprit public suffisant ou une flotte susceptible de pouvoir concurrencer les petites flottes barbaresques.

51 2 lires, 7 soldi en Marana, 3 lires dans la *pieve* d'Orto contre 3 lires et 5 soldi pour la *pieve* de Castello, 3 lires et 8 soldi pour celle de Coasina, et même de 4 lires à 4 lires et 2 soldi pour celle de Verde, qui ont à entretenir les soldats de Corte et ceux d'Aleria, ou participer aux frais des défrichements.

52 ASG, fonds Corsica, liasse 1326, 1667, 122^e feu de Morsiglia, famille Giordani, Teodoro, 20 ans, esclave en Algérie ; cf. Antoine-Marie Graziani, « L'image de l'enfant... », art. cit., p. 714.

53 Antoine-Marie Graziani, *La Violence dans les campagnes corses du xvi^e au xviii^e siècle*, Ajaccio, A. Piazzola, 2011, p. 145-148.

À L'AUBE D'UNE ÉCONOMIE MARCHANDE : LE RÔLE DE LA COURSE À MALTE AU XVII^e SIÈCLE

Anne Brogini

Maître de conférences à l'université de Nice Sophia Antipolis

Devenue en 1530 le fief d'un ordre religieux militaire héritier de l'idéologie des croisades, l'Hôpital de Saint-Jean de Jérusalem, Malte apparaît au XVI^e siècle comme un lieu résolument fermé à la rive musulmane. Ce n'est qu'à la faveur du changement de contexte méditerranéen après 1577, qui voit la fin des grands affrontements directs entre les empires espagnol et ottoman, que l'île s'ouvre véritablement aux échanges maritimes, par le biais de la course, cette activité qui n'est nouvelle ni pour les Hospitaliers, ni pour les Maltais qui la pratiquaient chacun depuis la fin du Moyen Âge, mais qui prend une ampleur inédite au XVII^e siècle par sa double dimension publique et privée, laquelle permet de brasser un nombre de plus en plus important d'actifs et constitue le vecteur d'un développement matériel et économique de l'île.

LE PROFIT IMMÉDIAT DE LA COURSE

Débat nullement nouveau mais très actuel, la question de la rentabilité économique de la course resurgit en lien avec un renouveau historiographique qui concerne la Méditerranée en général et l'histoire de la guerre de course en particulier, étudiées sous l'angle du concept de connexion hérité de l'histoire globale. La « forme supplétive de la grande guerre » comme la définissait en son temps Fernand Braudel, qui se développe selon lui après la bataille de Lépante et s'estompe dans la seconde moitié du XVII^e siècle, était un thème fort en vogue de l'historiographie européenne des années 1980¹. Elle connaît aujourd'hui un regain d'intérêt, aussi bien dans son fonctionnement que dans ses conséquences économiques². Au sein de ces réflexions, l'île de Malte a toute

1 Fernand Braudel, *La Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II*, Paris, Armand Colin, 1966, t. II, p. 616-649.

2 Voir les publications de Daniel Panzac, *Les Corsaires barbaresques. La fin d'une épopée, 1800-1820*, Paris, CNRS Éditions, 1999 ; Lemnouar Merouche, *La Course, mythes et réalités. Recherches sur l'Algérie à l'époque ottomane*, Paris, Bouchène, 2007 ; Wolfgang Kaiser (dir.),

sa place : outre qu'elle présente l'originalité de pratiquer une double course, à la fois privée et publique, puisque l'autorité politico-religieuse qui la contrôle, l'ordre de Malte, peut mener la course en son nom propre ou bien octroyer ses patentes à des individus religieux et laïcs, Malte est incontestablement au xvii^e siècle l'un des premiers pôles corsaires chrétiens du Ponant. Cette double course maltaise a pour conséquences un double investissement corsaire et un double bénéfice économique, au niveau du pouvoir central comme à celui des privés qui s'illustrent dans cette activité.

38

Principal organisateur et récipiendaire de la course depuis l'ordonnance de 1605 qui fixe les modalités de l'activité maltaise³, l'Ordre monnaie sa patente et le port de son pavillon, avant de prélever à chaque retour de navire une dîme payable en nature – le Trésor de l'Ordre prélève le dixième des denrées ou bien un esclave sur dix – ou en espèces : la taxe est calculée sur le revenu des ventes effectuées durant le trajet. Je ne m'appesantirai pas sur la question de la rentabilité de la course publique pour les chevaliers de Malte : ordre monastique et terrien, l'Hôpital tire incontestablement l'essentiel de ses revenus financiers des 700 commanderies qu'il possède en Europe et des éventuels subsides que lui accordent le Saint-Siège et les puissances. Michel Fontenay a plusieurs fois souligné que la course constitue une activité globalement déficitaire pour l'Ordre sur un plan économique et que son maintien à l'époque moderne tient essentiellement à son utilisation politique, puisque c'est par la course, et surtout par un discours assimilant celle-ci au maintien de la guerre sainte contre l'Islam, que l'Ordre obtient l'essentiel des oboles versées par les puissants⁴.

Toutefois, la présentation d'un discours aux puissances n'exclut nullement, loin s'en faut, le fait d'y adhérer sincèrement en certaines époques : de fait, jusqu'aux années 1620-1630 au moins, les Hospitaliers croient réellement en une course sainte qu'ils livrent sur les frontières de l'empire espagnol, fondement de leur identité de guerriers, de même qu'ils continuent de se référer dans leurs écrits à une conception médiévale de la chrétienté⁵. C'est bien la raison principale de

Le Commerce des captifs. Les intermédiaires dans l'échange et le rachat des captifs en Méditerranée, xv^e-xvii^e siècle, Rome, École française de Rome, 2008 ; et enfin, la récente réédition, en version remaniée, des principaux articles de Michel Fontenay, *La Méditerranée entre la Croix et le Croissant. Navigation, commerce, course et piraterie (xvi^e-xix^e siècle)*, Paris, Classiques Garnier, 2010.

3 Archives of the Order of Malta (désormais AOM), 101, f. 158v-166r, 17 juin 1605.

4 M. Fontenay, « Corsaires de la foi ou rentiers du sol ? Les chevaliers de Malte dans le "corso" méditerranéen », *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, t. XXXV, juillet-septembre 1988, p. 361-384.

5 J'ai eu l'occasion d'approfondir des recherches sur le couvent de l'Ordre de Malte : « Vivre noble. L'Ordre de Malte et la croisade au début de l'époque moderne », dans Manuel Rivero Rodríguez (dir.), *Nobleza cristiana, nobleza española: la Orden de San Juan*, Madrid, Polifemo, 2009, 2 vol., p. 1393-1411 ; *id.*, « Préserver son image. L'Ordre de Malte au début de l'époque moderne », dans Isabel Cristina Ferreira Fernandes (dir.), *As Ordens Militares*.

l'obligation corsaire qui échoit à tout chevalier entrant dans l'Ordre qui doit, depuis Rhodes, accomplir impérativement plusieurs « caravanes », qui sont des courses menées au nom de l'Ordre et dont le nombre s'élève à quatre à l'époque moderne, avant de pouvoir prétendre au gouvernement d'une commanderie en Europe. En outre, ce n'est pas parce que la course ne constitue pas leur source d'enrichissement principal qu'elle ne s'avère pas une pratique aux retombées économiques suffisamment visibles pour être conservée. Aux yeux de l'Ordre, la course maltaise peut se révéler profitable à plus d'un titre. Sur le plan financier d'abord, la rentabilité de l'« économie de la rançon⁶ » est réelle en Méditerranée occidentale et favorise, pour l'Ordre, le ravitaillement de son Trésor en sommes non négligeables, provenant de la vente et du rachat d'esclaves capturés en course. Surtout, sur un plan alimentaire, la course offre la possibilité nouvelle d'un ravitaillement du marché insulaire en denrées qui étaient jusqu'alors inexistantes à Malte, en un temps – les années 1580-1650 – où la population maltaise, et particulièrement celle du port, directement soumise au contrôle et à l'attention des Hospitaliers, double en moins d'un siècle, avant de se stabiliser à 22 000 habitants environ dans le second xvii^e siècle⁷. Certes, dans le cadre de la course publique, l'essentiel des butins est conservé pour le bien-être du Couvent, mais les prises servent également à l'approvisionnement du marché portuaire. Dans ces conditions, la course ne peut que constituer un soulagement financier pour l'Ordre, à qui incombait jusqu'alors la grande majorité des dépenses en matière de ravitaillement et d'entretien de son fief.

Au temps de l'apogée corsaire maltais, le marché portuaire bénéficie en effet d'un « espace d'approvisionnement » nouveau et singulier, défini par le vol plutôt que par la fabrication des produits, qui correspond aux zones de déploiement de la course insulaire, menée aussi bien par les membres de l'Ordre que par des particuliers arborant le pavillon rouge à croix blanche de Saint-Jean. Cet espace suit les littoraux musulmans depuis la Régence de Tunis jusqu'au Levant, avec des lieux d'embuscades corsaires réguliers le long de la côte africaine – Cap-Bon, Jerba, Cap Misurata, Cap Bon André, Alexandrie et Damiette –, de la côte levantine – de Jaffa à Alexandrette – et turque – environs de Castellorizo, Rhodes –, ainsi que dans l'Archipel – du Dodécane à la mer Égée – du détroit des Dardanelles⁸. Le souci de l'approvisionnement du marché se manifeste dans les instructions, valables également pour les laïcs, que donne le Grand Maître aux chevaliers en

Freires, Guerreiros, Cavaleiros. Actas do VI Encontro sobre Ordens Militares, Palmela, GEOS/Município de Palmela, 2012, 2 vol., t. 2, p. 553-569.

6 Wolfgang Kaiser, « L'économie de la rançon dans la Méditerranée occidentale (xvi^e-xvii^e siècle) », *Hypothèses*, 2006/1, p. 359-368.

7 A. Brogini, *Malte, frontière de chrétienté (1530-1670)*, Rome, BEFAR, 2006, p. 622.

8 *Ibid.*, p. 296-300.

partance. En 1608, l'une d'entre elles établit désormais à l'avance le devenir des prises, selon une stricte hiérarchie qui est par la suite globalement respectée par tous les corsaires⁹. Les produits utiles et consommables, particulièrement la nourriture – froment, riz –, doivent impérativement être rapportés à Malte, afin de ravitailler le Couvent et le marché portuaire, et de préférence à bord du navire arraisonné, qui constitue une prise précieuse pouvant être revendue ou utilisée par l'Ordre pour des voyages ultérieurs. Nombreuses sont les consignes magistrales imposant aux corsaires publics et privés de rapporter le froment qui fait cruellement défaut au cours du premier XVII^e siècle, en un temps où la crise sicilienne a des répercussions inévitables sur les importations maltaises, tandis que la population ne cesse de croître. En 1600, quatre galères de l'Ordre partent avec pour mission de capturer suffisamment de navires musulmans pour rapporter 2 000 à 3 000 salmes de blé destinées « à l'alimentation du peuple¹⁰ » ; en 1603, le Grand Maître recommande de s'emparer de « tout le froment possible¹¹ » ; en 1610 encore, un chevalier partant en course publique doit arraisonner uniquement des navires turcs revenant d'Alexandrie et chargés des denrées qui font défaut à Malte, à savoir du blé, du riz, des fruits et des légumes frais ou séchés¹².

Le ravitaillement n'est d'ailleurs pas qu'alimentaire et le devenir des autres marchandises est également précisé dans l'instruction de 1608 : les produits de faible coût – verroterie, cuirs, cotonnades, etc. – sont vendus à la première escale, en terre chrétienne ou musulmane, au meilleur prix ; les marchandises de grande valeur – pièces d'artillerie, bois, fers – peuvent au choix être vendues ou rapportées dans l'île, selon les manques et les nécessités du marché ; en revanche, les produits précieux – or, argent, bijoux, étoffes rares, épices – doivent être rapportés intacts, car ils contribuent à l'enrichissement de l'île. Enfin, en ce qui concerne les prises humaines, les corsaires ont pour consigne de vendre au meilleur prix femmes et enfants au Levant ou en Sicile, ainsi que la plupart des captifs riches qui peuvent se racheter immédiatement, et de ne ramener à Malte que les hommes dont on peut utiliser la force de travail. Les ports de revente fréquentés par les gens de Malte sont à cette époque très divers : les ports grecs de l'Archipel¹³, les possessions vénitiennes de Méditerranée orientale¹⁴ – Candie notamment –, les ports levantins de Saint-Jean d'Acre, de Jaffa, de Tripoli de Syrie et de Chypre et, sur le chemin du retour, quelques ports barbaresques, et plus particulièrement Tunis.

9 AOM, 456, f. 276v, 3 septembre 1608.

10 AOM, 100, f. 164v, 9 novembre 1600. La salme sicilienne, qui est également la mesure utilisée à Malte, vaut 2,75 hl, soit environ 200 kg de blé.

11 AOM, 454, f. 282r, 3 avril 1603.

12 AOM, 457, f. 268r-268v, 14 juin 1610.

13 AOM, 456, f. 286v, 1^{er} novembre 1608.

14 Archivio Segreto Vaticano (désormais ASV), *Segretaria di Stato*, Malta 3, f. 120v, s.d.

C'est assurément le trafic de l'homme qui favorise un enrichissement parfois remarquable des habitants de Malte, qu'ils soient laïcs ou religieux¹⁵. Les registres du Trésor de l'Ordre, conservés à partir de 1620, témoignent des revenus réguliers que peut rapporter la vente des esclaves. En 1625, un certain Bechir Aman d'Istanbul est racheté au prix élevé de 1 000 sequins de 16 tarins – 1 334 écus de Malte –, cependant que deux esclaves juifs se rachètent à l'Ordre au prix total de 4 900 écus¹⁶ ; en 1647, deux esclaves du Couvent sont « taillés¹⁷ » pour la somme impressionnante de 7 200 écus maltais qu'ils s'engagent à verser dans les deux ans à venir¹⁸ ; l'année suivante, le captif Mahamet Bechir Ogli, de Smyrne, est revendu avec son épouse et son fils de 4 ans pour le prix de 3 500 écus¹⁹ ; en 1650, ce sont encore 5 833 écus maltais que le Trésor encaisse pour le rachat du raïs Bechir Oggia d'Alger et de ses deux fils²⁰. Ce genre d'exemple est loin d'être rare dans les registres du Trésor, même si la plupart des rachats se situent dans une moyenne très inférieure, tournant au milieu du xvii^e siècle autour de 360 écus environ, hommes et femmes confondus²¹. Mais le commerce des captifs offre au fil du siècle des sommes honorables : rien que pour la décennie 1620, le rachat des esclaves offre au Trésor de l'Ordre la somme de 51 458 écus²². Certes, le montant est bien faible par rapport au revenu des plus riches propriétés foncières de l'Ordre : à la fin du xvi^e siècle, la Langue d'Italie et celle de Castille rapportent à titre de comparaison un revenu annuel de plus de 130 000 écus pour l'une et de plus de 190 000 écus pour l'autre. Le revenu du commerce de l'homme apparaît toutefois voisin de celui de la Langue la plus pauvre : les rentrées financières de la Langue d'Allemagne s'élevant seulement à 6 996 écus par an²³, elle garantit

15 Voir notamment l'article d'Alain Blondy, « L'ordre de Saint-Jean et l'essor économique de Malte (1530-1798) », *Revue du monde musulman et de la Méditerranée*, n° 71, 1994/1, p. 75-90.

16 AOM, 737, f. 29v, 11 octobre 1625 et 5 novembre 1625. Les rachats dans les registres du Trésor comme dans les actes notariés sont faits en monnaies différentes : écus de 12 tarins, écus de 14 tarins et sequins ou ducats de 16 tarins. Par commodité, j'ai converti dans cet article tous les prix en écus de 12 tarins, le tarin étant la monnaie la plus employée à Malte au xviii^e siècle. À titre de comparaison, notons qu'à la même époque une livre tournois vaut environ 2,57 écus de 12 tarins.

17 Le but de l'esclavage méditerranéen étant moins la force de travail du captif que sa revente au meilleur prix, un esclave est dit « taillé » quand un acte officiel, généralement notarié, a défini les modalités précises de son rachat : prix, désignation d'un intermédiaire et montant de sa commission, lieu de rassemblement de la somme et date finale de son versement au propriétaire. La « taille » peut durer de quelques mois à plusieurs années.

18 AOM, 738, f. 19v, 16 mars 1647.

19 AOM, 738, f. 28r, 20 janvier 1648.

20 AOM, 738, f. 44r, 17 août 1650.

21 A. Brogini, *Malte, frontière de chrétienté...*, op. cit., p. 360-361.

22 AOM, 737, f. 1r-50r.

23 Bibliothèque Méjanès, Aix-en-Provence, ms. 1097, *La stima di tutte le commende della Sacra Religione Gerosolimitana fatta l'anno 1583 e anco quello che pagano di carichi ciascun anno al Commun Tesoro*, n.f.

ainsi près de 69 000 écus par décennie à l'extrême fin du xvi^e siècle, mais c'est à peine plus que les rachats d'esclaves.

HOMMES ET RICHESSES CORSAIRES

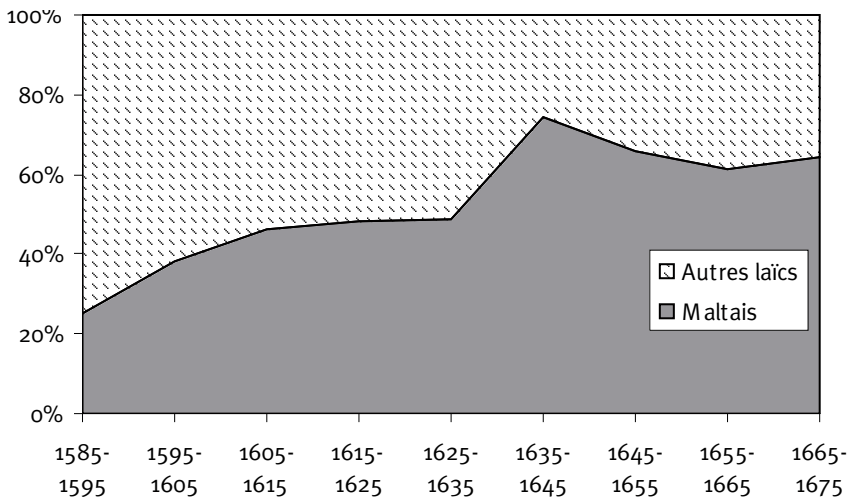
42

Si la course représente pour les Hospitaliers un revenu intéressant mais qui possède une valeur autre que simplement lucrative, elle constitue en revanche un profit primordial pour des particuliers qui, encadrés par leurs suzerains, s'illustrent dans cette activité qui existait déjà à Malte avant l'arrivée de l'Ordre, mais qui a pris grâce à lui une envergure nouvelle. Au cours du siècle, la course mobilise un nombre de plus en plus grand d'actifs du port, et particulièrement d'insulaires. Les principaux emplois offerts sont d'abord liés à l'arsenal des galères. Certes, l'Ordre recourt relativement peu à l'arsenal maltais au xvii^e siècle, préférant acheter ses bâtiments dans les arsenaux d'Europe du Nord, plus au fait des dernières modernités en matière de constructions navales. L'arsenal de Vittoriosa sert donc essentiellement au carénage et à l'entretien de la flotte des Hospitaliers, composée à cette époque de six à sept galères et de plusieurs petits autres navires de course ou de commerce. Il sert également aux petites constructions et aux réfections de bâtiments de course pour les laïcs, même si la majorité des corsaires privés se ravitaillent plutôt en navires arraisonnés durant les courses ou achetés à l'étranger, souvent en terre barbaresque. Il n'empêche que l'arsenal doit employer un nombre stable et permanent d'ouvriers insulaires, difficilement quantifiable mais certainement plus faible que celui embauché sur les navires. Outre l'arsenal, les insulaires travaillent au lazaret, construit en 1642 sur l'îlot de Marsamxett, situé non loin de La Valette : en devenant une halte possible pour les bâtiments chrétiens et obligatoire pour tous les navires maltais, le lazaret offre à partir du second xvii^e siècle de nouveaux débouchés à des individus plus ou moins spécialisés – soldats, médecins, employés divers – qui vivent directement des activités maritimes maltaises, et notamment de la course.

Tableau 1. Les Maltais dans la course insulaire laïque au xvii^e siècle

	1585- 1595	1595- 1605	1605- 1615	1615- 1625	1625- 1635	1635- 1645	1645- 1655	1655- 1665	1665- 1675
Maltais	5	18	24	39	22	58	33	19	24
Autres laïcs	15	29	28	42	23	20	17	12	12
Total courses	20	47	52	81	45	78	50	31	36
Maltais / Total	25 %	38,29 %	46,15 %	48,14 %	48,88 %	74,35 %	66 %	61,29 %	66,66 %

Source : AOM, *Libri Bullarum, Salviconductus et diversæ scripturæ*, 445 à 483.



Graphique 1. L'évolution de la part des Maltais dans la course privée maltaise au XVII^e siècle (1585-1675)

Même si l'activité corsaire intéresse quiconque a les moyens d'armer un navire, quelle que soit sa nationalité, pourvu qu'il soit catholique, ce sont principalement les Maltais eux-mêmes qui investissent la course privée au XVII^e siècle : sur un total de 701 patentes de courses octroyées par le Grand Maître entre 1585 et 1675, les insulaires totalisent en effet 242 départs, soit une proportion de 34,52 % des voyages corsaires²⁴. Et si l'on ne prend en compte que les départs de privés laïcs, la part des Maltais s'élève alors à 55 % en moyenne tout au long du siècle, avec une sensible évolution durant la période. Plus de la moitié des corsaires maltais sont donc natifs de l'île ou ont acquis la citoyenneté maltaise au bout d'un certain temps de vie dans celle-ci. Dans les premières années de la course, leur proportion (25 %) apparaît faible par rapport aux privés de nationalités étrangères, qui sont essentiellement des Italiens du Sud – Siciliens et Napolitains sont majoritaires –, des Grecs et des Français originaires des côtes provençales. Puis elle s'accroît rapidement à partir de l'ordonnance de 1605 qui fixe de manière définitive les modalités de la course, représentant presque la moitié de l'octroi des patentes entre 1605 et 1635, pour devenir dominante durant le second XVII^e siècle : autour de 65 % des départs. Au sein d'une population portuaire estimée à 22 000 habitants environ, mais de laquelle on peut retrancher près de 2 800 religieux²⁵ qui, s'ils s'illustrent parfois à titre privé dans la course, comme les Hospitaliers, n'exercent nullement les métiers de l'activité maritime – ouvriers, calfats, tisserands, cordeliers, charpentiers,

²⁴ AOM, 445 à 483 (série des *Libri Bullarum*, données extraites des *Salviconductus et diversæ scripturæ*).

²⁵ A. Brogini, *Malte, frontière de chrétienté...*, op. cit., p. 682.

marchands, etc. —, on peut estimer que 15 % à 25 % des actifs du port vivent quotidiennement de la course, soit 3 000 à 4 000 personnes²⁶.

44

La course intéresse parfois des individus de manière ponctuelle, à la faveur d'un voyage ou d'un investissement financier, mais elle devient généralement une véritable spécialité professionnelle, assurant la fortune de capitaines ou d'armateurs, et l'établissement de vraies dynasties corsaires. L'un des corsaires maltais les plus connus dans les années 1620-1630 est Andrea Maldonato, qui, selon les circonstances, part comme capitaine de son propre navire ou joue le rôle d'armateur. Il est spécialisé dans les entreprises le long de la côte barbaresque, ne poussant qu'exceptionnellement jusqu'au Levant. En seize ans, de 1619 à 1636, il effectue pour son propre compte huit voyages, soit un départ tous les deux ans en moyenne : ainsi, en 1620, il part deux fois, d'abord en juin avec un caïque de six bancs²⁷, puis en décembre avec une frégate de dix bancs qu'il a louée à l'Ordre²⁸. En 1621, il accomplit une course avec son propre caïque²⁹, puis, en 1623, il part aux commandes d'une frégate louée et de son caïque³⁰, et en 1624, il accomplit trois courses en mars, en mai et en octobre, à bord d'une felouque, d'un caïque et d'une frégate³¹. Enfin, en mai 1626, il gagne la Barbarie à la tête de son caïque³², et en octobre 1636, il se rend jusqu'à Alexandrie à bord d'un brigantin³³. Il fait également office d'armateur, suivant l'exemple des chevaliers de Malte qui préfèrent souvent, au XVII^e siècle, investir dans les entreprises privées que partir eux-mêmes à bord d'une galère. À partir de 1626, Andrea Maldonato ajoute la fonction de commanditaire à celle de simple corsaire : il loue deux navires de l'Ordre, qu'il arme à part égale avec deux autres corsaires maltais et français, et qu'il confie à deux corsaires maltais³⁴. La même année encore, il confie un caïque de sa possession totalement armé au corsaire maltais Giuseppe de Zante, avec qui il a déjà travaillé, pour conduire une course en Barbarie³⁵.

Suivant une évolution vers une complexification des échanges, la course dépasse au cours du XVII^e siècle le simple niveau individuel pour devenir une entreprise familiale véritable. Ce sont les étrangers qui sont les premiers à

26 Biblioteca Apostolica Vaticana (désormais BAV), Barb. Lat. 5036, f. 47r, relation de l'année 1668 (cité par M. Fontenay, *La Méditerranée entre la Croix et le Croissant*, op. cit., p. 285).

27 AOM, 460, f. 311v, 22 juin 1620.

28 AOM, 460, f. 320r, 16 décembre 1620.

29 AOM, 460, f. 338v, 27 août 1621.

30 AOM, 461, f. 299r, 13 octobre 1623.

31 AOM, 461, f. 301v, 15 mars 1624 ; AOM, 461, f. 303r, 15 juin 1624 ; AOM, 461, f. 307r, 31 octobre 1624.

32 AOM, 462, f. 287v, 27 mai 1626.

33 AOM, 468A, f. 222r, 10 octobre 1636.

34 AOM, 461, f. 321v, 20 janvier 1626.

35 AOM, 462, f. 287v, 27 mai 1626.

constituer dans le port de Malte des dynasties corsaires : parmi eux, la famille Boulge, qui se partage entre Malte et Marseille, joue un rôle important dans les premières années du siècle, à l'époque où les Maltais ne représentent encore que 25 % des départs en course. Le fondateur de la compagnie est Antoine Boulge, premier de sa famille phocéenne à investir dans la course peu de temps après son installation à La Valette, à l'extrême fin du xvi^e siècle. Il a migré à Malte pour y développer son activité, laissant à Marseille son frère Pierre qui joue, selon les circonstances, un rôle d'investisseur financier ou de corsaire lui-même. En 1601, Antoine arme par deux fois son vaisseau personnel à Malte, en mars³⁶ et en août³⁷, pour des courses qui le conduisent au Levant ; deux ans plus tard, en 1603, il gagne de nouveau le Levant avec son propre vaisseau, en janvier³⁸ et en novembre³⁹. En 1608, il obtient pour son frère Pierre une patente de l'Ordre lui permettant de partir en course en ayant armé son navire à Marseille : l'Ordre accepte sans hésitation, eu égard aux activités reconnues d'Antoine, devenu un riche investisseur corsaire⁴⁰. L'avenir de la compagnie maltaise des Boulge est d'ailleurs assuré par l'investissement du fils d'Antoine, André, qui, en 1609, part en mer en tant que capitaine d'un galion que son père a entièrement armé à Malte, et qui doit longer la côte africaine jusqu'au Levant⁴¹.

Une autre famille maltaise d'origine étrangère domine l'activité corsaire laïque de Malte dans la seconde moitié du xvii^e siècle : il s'agit des frères Stamatatos et Alexandros Zervos, grecs de Céphalonie ayant émigré à Malte dans les années 1630 pour s'y établir durablement et y pratiquer la course⁴². Ils débent officiellement dans cette activité en 1639 et se spécialisent immédiatement, de par leur origine, dans les voyages à destination de la Méditerranée orientale. En possession d'un brigantin de dix bancs, ils ne partent jamais ensemble, étant à tour de rôle armateur, commanditaire et capitaine de navire : Stamatatos part ainsi successivement en novembre 1639, septembre 1640 et janvier 1644⁴³ pendant que son frère demeure au port ; en 1641, c'est au tour d'Alexandros de gagner le Levant⁴⁴. Après le déclenchement de la guerre de Candie (1645-1669), à laquelle l'ordre de Malte prend part, Stamatatos se spécialise désormais dans une course au large de l'île vénitienne, comme en témoignent les patentes qu'il reçoit du Grand Maître : entre 1646 et 1655, il part quatre fois à destination de

36 AOM, 453, f. 288r, 27 mars 1601.

37 AOM, 453, f. 308r, 2 août 1601.

38 AOM, 454, f. 279r, 23 janvier 1603.

39 AOM, 454, f. 323v, 10 novembre 1603.

40 AOM, 456, f. 281v, 24 octobre 1608.

41 AOM, 456, f. 310v, 19 décembre 1609.

42 AOM, 469, f. 276r, 8 octobre 1641.

43 AOM, 469, f. 255v, 15 novembre 1639 ; AOM, 469, f. 264v, 4 septembre 1640 ; AOM, 470, f. 270r, 16 janvier 1644.

44 AOM, 469, f. 276r, 8 octobre 1641.

la Crète et de ses environs pour y « pratiquer la course contre les Infidèles⁴⁵ ». Les deux frères prennent vraisemblablement leur retraite en tant que corsaires au début des années 1660, mais la compagnie perdure, les frères jouant désormais le rôle de commanditaires de leur fils et neveu, Tommaso Zervos, qui reçoit à son tour, en 1668, une patente de course pour se rendre à Candie⁴⁶.

Tous ces individus, toutes ces familles tirent des bénéfices incontestables de leur activité. Ils acquièrent d'abord, et somme toute à peu de frais, des produits luxueux du Levant enlevés aux navires de commerce ottomans qui suivent la route d'Alexandrie à Istanbul, ou qui quittent à peine les Échelles du Proche Orient – épices, encens, soieries, tapis, pièces de coton et de lins, café, riz, froment, dattes, etc. Ils acquièrent également des captifs, ramassés aussi bien en Orient qu'au large des côtes africaines, et dont le prix de vente ne cesse d'augmenter au fil du siècle, passant d'environ 100 écus d'or de 12 tarins à Malte et en Sicile en 1570 à 130 écus dans les années 1620⁴⁷, puis à 145 écus au milieu du siècle⁴⁸. Et le rachat pour la libération du captif est bien plus rentable que la vente simple. Entre 1590 et 1620, 94 esclaves de particuliers sont rachetés par contrat signés devant trois notaires du port⁴⁹, totalisant la somme de 27 104 écus maltais, ce qui correspond à un coût moyen de 288 écus par esclave racheté, hommes et femmes confondus. Le prix de vente s'élevant à la même époque à 130 écus environ, la plus-value dépasse régulièrement les 100 % pour un particulier qui a eu les moyens d'investir dans un esclave !

Certes, sur la totalité des butins corsaires, il faut ôter la part qui revient au Grand Maître et au Trésor de l'Ordre, ainsi que celle de l'équipage, mais les profits s'avèrent bien souvent considérables pour des particuliers qui revendent les butins au cours du trajet de retour, puis sur le marché portuaire, contribuant à l'approvisionnement de celui-ci en denrées diverses et en esclaves. Le capitaine Alonso de Contreras qui, en récompense de ses activités de corsaire, est fait chevalier de grâce par l'ordre de Malte, peut ainsi s'extasier sur le fait qu'au retour de sa première course au Levant, « où nous fîmes tant de prises que ce serait long à conter, nous en revînmes riches au point que moi, soldat à 3 écus

46

45 AOM, 471, f. 267r, 29 juillet 1646 ; AOM, 472, f. 270r, 21 septembre 1648 ; AOM, 474, f. 148r, 16 août 1654 ; AOM, 6526, f. 19v, 8 avril 1656 (quarantaine de la cargaison).

46 AOM, 481, f. 265v, 3 juin 1668.

47 Maurice Aymard, « Chiourmes et galères dans la seconde moitié du XVI^e siècle », dans Gino Benzoni (dir.), *Il Mediterraneo nella seconda metà del '500 alla luce di Lepanto*, Firenze, Leo S. Olschki, 1974, p. 71-94, p. 85.

48 A. Brogini, *Malte, frontière de chrétienté...*, op. cit., p. 359.

49 Notarial Archives of Valetta (désormais NAV), notaire Francesco Imbroli (registres R 316/11, R 316/12, R 316/13, R 316/17, R 316/19, R 316/20, R 316/23, R 316/27), notaire Gio Luca Gauci (registres R 286/3, R 286/5, R 286/10, R 286/11), notaire Tommaso Gauci (registres R 867/1, R 867/6).

de paye, je rapportai plus de 300 écus pour ma part en hardes et en argent⁵⁰ ». En 1588, un mémoire de l'Ordre adressé au pape déplore le fait que quatre galères de Malte ont été soulagées par les Vénitiens au large de Céphalonie d'un butin dont la somme s'élevait au total impressionnant de 300 000 écus⁵¹. En 1623, une course en Barbarie a permis la capture, au large de Bizerte, de 231 esclaves musulmans, dont une partie est vendue à Messine pour la somme totale de 8 500 écus⁵², ce qui équivaut quasiment à la somme nécessaire à la construction et à l'armement complet d'une galère, sans compter le reste des captifs, qui doit encore être vendu à Malte ! Enfin, en 1660, une course exceptionnelle, réalisée par deux corsaires privés de Malte qui arraisonnent deux galions ottomans au Levant, rapporte l'équivalent de 58 120 écus maltais en navires, matériels, cargaisons et esclaves⁵³.

Quoique rares, ces exemples attestent qu'au xvii^e siècle la course maltaise constitue bien, pour les particuliers, un investissement lucratif qui rembourse presque toujours l'investissement initial, le double fréquemment, voire le multiplie quand des captures d'esclaves ont lieu, rentabilisant par conséquent les risques encourus pendant le voyage – naufrage, capture, réduction en esclavage. La course se nourrit alors d'elle-même, et les historiens ont souligné à juste titre qu'elle caractérise l'économie de « nations pauvres⁵⁴ », par son rôle essentiellement prédateur qui, s'il assure la fortune de quelques cités, ne constitue pas un moteur d'industrialisation ou de développement pour tout un territoire. Le cas est vérifiable pour Malte. Pour autant, la rentabilité économique de la course insulaire ne se mesure pas uniquement à l'aune des apports financiers ou alimentaires qu'elle favorise : elle s'observe plutôt sur le long terme, grâce au commerce de l'homme qui joue à Malte un rôle lucratif et également idéologique pour les autorités et les habitants. S'appuyant sur une situation indéniablement stratégique, qui la place au carrefour du Ponant et du Levant, à mi-chemin entre la rive nord et la rive sud, ainsi que sur l'infrastructure nouvelle mais essentielle qu'est le lazaret, au xvii^e siècle le trafic corsaire offre à Malte la possibilité d'une diversification commerciale inédite et lui confère sa dimension moderne de relais marchand au cœur des connectivités méditerranéennes.

50 Alonso de Contreras, *Mémoires du Capitán Alonso de Contreras*, Paris, Viviane Hamy, 1990, p. 31.

51 ASV, Segretaria di Stato Malta 3, f. 114v, 1590.

52 AOM, 255, f. 30r, 2 décembre 1623.

53 M. Fontenay, « L'empire ottoman et le risque corsaire au xvii^e siècle », *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, t. XXXII, avril-juin 1985, p. 185-208 (rééd. dans *La Méditerranée entre la Croix et le Croissant*, op. cit., p. 378).

54 André Nouschi, « De la "colonisation" turque », *Cahier série histoire*, n° 1, t. II, 1979, p. 83-92.

L'approche mercantile de la course s'accorde bien avec les tendances les plus actuelles de l'historiographie, héritées de l'histoire globale. Les interactions entre les différentes fragmentations méditerranéennes ont permis aux historiens anglo-saxons Peregrine Horden et Nicholas Purcell de dégager l'idée d'une connectivité globale de la mer dans le temps long⁵⁵. Dans la même veine, Molly Greene a également souligné la réalité de relations existant par-delà les différences culturelles : à partir d'une étude de la Crète du XVII^e siècle, elle conteste l'idée de l'affrontement entre les chrétiens et les musulmans, en illustrant la continuité qui existe entre les dominations vénitienne et ottomane sur l'île, tout en soulignant que les divisions les plus fortes sont plutôt celles qui perdurent au sein du monde chrétien, entre latins et orthodoxes⁵⁶. Générateur d'échanges « interculturels » liés à l'établissement volontaire d'un commerce durable entre des individus ou des groupes marchands ne possédant ni les mêmes normes sociales ni les mêmes valeurs culturelles⁵⁷, le trafic des esclaves appartient à ces connexions progressivement fondatrices de réseaux entre les Maltais et les représentants des deux rives. Élément important, le sentiment de confiance liant les insulaires aux représentants des deux rives, particulièrement de la rive musulmane, permet de dépasser le simple stade de la transgression qui associe un individu à un autre par-delà la barrière de la religion, pour entrer dans le domaine du réseau⁵⁸. Valeur utile à la constitution du réseau, mais qui peut se perdre aussi aisément qu'elle se gagne, n'étant pas un attribut stable des individus ou des groupes sociaux⁵⁹, la confiance va toutefois de pair avec d'autres éléments informels de l'échange – la réputation, l'amitié, les croyances partagées – et des valeurs « pacifiques » telles que le gain, la parole, la justice, la raison, qui suffisent souvent à pousser à l'honnêteté des individus soucieux de leurs intérêts, permettant par conséquent le maintien des réseaux et leur ancrage dans un temps long⁶⁰.

55 Peregrine Horden and Nicholas Purcell, *The Corrupting Sea. A Study of Mediterranean History*, Oxford, Blackwell, 2000.

56 Molly Greene, *A Shared World: Christians and Muslims in the Early Modern Mediterranean*, Princeton, Princeton University Press, 2000.

57 Le fait est bien analysé par Francesca Trivellato, « Juifs de Livourne, Italiens de Lisbonne, Hindous de Goa. Réseaux marchands et échanges interculturels à l'époque moderne », *Annales. Histoire, sciences sociales*, 2003/3, p. 581-603.

58 F. Braudel, *Civilisation matérielle, économie et capitalisme* [1979], t. II, *Les jeux de l'échange*, rééd. Paris, LGF, 2000, p. 159-160.

59 Guillaume Calafat, « Diasporas marchandes et commerce interculturel. Familles, réseaux et confiance dans l'économie de l'époque moderne », *Annales. Histoire, sciences sociales*, 2011/2, p. 513-531, *loc. cit.* p. 526.

60 Maurice Aymard, « L'entrepreneur dans la société de son temps », dans Simonetta Cavaciocchi (dir.), *L'impresa. Industria, commercio, banca (secoli XIII-XVIII)*, Florence, Le Monnier, 1991, p. 791-817, *loc. cit.* p. 795.

Le phénomène est observable à Malte, par le biais du commerce corsaire. En devenant l'un des plus importants pôles corsaires chrétiens de la Méditerranée, Malte s'est en effet transformée dans le même temps en un nouveau centre de détention de captifs juifs et musulmans, ainsi qu'en un des lieux stratégiques de négociation de leurs ventes et de leurs rachats. Le nombre d'esclaves dans le port s'est accru de manière significative entre le XVI^e siècle et le milieu du siècle suivant : de 400 environ en 1548, il passe à 800 environ en 1582 – dont 600 sont des esclaves publics, c'est-à-dire qu'ils sont la propriété de l'ordre de Malte –, puis à 1 800 en 1599, et se stabilise autour de 2 000 environ au XVII^e siècle⁶¹, nombre qui est alors volontairement fixé par l'Ordre, afin d'éviter la surpopulation des trois bagnes du port et une surreprésentation des non-chrétiens dans un espace portuaire rigoureusement catholique. Le danger que représentent ces esclaves constitue une réalité et un fantasme pour les autorités politiques et religieuses. En 1596, une révolte servile a lieu dans le port : plusieurs captifs musulmans s'évadent des deux prisons des esclaves de La Valette et de Vittoriosa, et dérobent les clefs des villes avant de vagabonder durant quelques jours dans la campagne, en quête d'un navire pour gagner la Barbarie, incitant d'autres esclaves à les rejoindre dans la contestation⁶². La révolte cause une vive émotion chez les Hospitaliers et la population insulaire : ce n'est pas tant la fuite des esclaves que l'on redoute qu'une pénétration dans l'île de musulmans extérieurs. Désormais, Malte vit dans l'angoisse d'un double péril, extérieur et intérieur, par le cumul d'une attaque ottomane ou barbaresque et d'une révolte servile.

Dans ces conditions, à partir de 1596, limiter le nombre d'esclaves en terre maltaise et encourager leur rachat constituent pour l'Ordre deux impératifs. Le second a pour conséquence, au XVII^e siècle, de favoriser la constitution de réseaux d'échanges entre les intermédiaires de rachat maltais et ceux des rives chrétienne et musulmane. Entre 1580 et 1660, 79 % des rachats d'esclaves à Malte – 237 rachats sur 300⁶³ – ont résulté de l'intervention d'intermédiaires laïcs ou religieux, spécialisés dans le commerce de l'homme, les 21 % restants étant des rachats négociés par les esclaves eux-mêmes, sans qu'ils recourent à un intermédiaire. Ces intermédiaires sont de confession et d'origine très diverses, contribuant à l'ouverture nécessaire du marché maltais aux ports des deux rives : marchands juifs originaires du Levant (Patras, Salonique,

61 A. Brogini, « L'esclavage au quotidien à Malte au XVI^e siècle », *Cahiers de la Méditerranée*, 65, décembre 2002, p. 137-158.

62 A. Brogini, *Malte, frontière de chrétienté...*, op. cit., p. 662-664.

63 Les 300 actes de rachats ont été recensés à la fois dans les Archives de l'Ordre de Malte (*Archives of the Order of Malta*, section *Libri Bullarum*), dans les Actes passés en chancellerie à Tunis (Pierre Grandchamp, *La France en Tunisie*, Tunis, Société anonyme de l'imprimerie rapide, 1920-1927, t. I-V) et dans les Actes de notaires de Malte (*Notarial Archives of Valletta*).

Andrinople⁶⁴, d'Afrique du Nord (Tripoli, Jerba, Tunis)⁶⁵ et de cités européennes (Venise, Livourne), raïs et marchands musulmans en provenance de Barbarie (Jerba, Tunis, Monastir)⁶⁶ et du Levant (Istanbul, Alexandrie). Parmi les intermédiaires chrétiens, les Maltais sont majoritaires dès le début du siècle : quelques patronymes dominent l'activité, comme ceux du marchand Lorenzo Burlo⁶⁷ dans les années 1610-1615 ou de Domenico Zamit⁶⁸ et de Domenico Barbara⁶⁹, dont les activités dominent les années 1620. Plusieurs marchands européens viennent également s'établir dans l'île pour s'illustrer dans le trafic des esclaves : aux Italiens installés depuis le xv^e siècle, provenant surtout de Naples et de Sicile, s'ajoutent des Grecs – de Langos, de Chypre, de Cirigo, de Chio⁷⁰ –, présents depuis que les Hospitaliers se sont établis avec une communauté d'anciens Rhodiens, et surtout des Français – Marseillais et Provençaux – qui sont presque tous des marchands – Matthieu Vassal, Antoine Bérenger, la famille Daniel⁷¹...

50

Cette pénétration inédite de la place maltaise par des étrangers des deux rives est allée de pair avec un assouplissement nécessaire des réglementations imposées par l'Ordre concernant les entrées dans le port, ainsi que de l'établissement d'infrastructures favorisant les échanges. Dans le double souci d'approvisionner le marché insulaire et de revendre les esclaves, les chevaliers acceptent désormais d'octroyer une patente à tout marchand maltais ou étranger, chrétien ou pas, désireux de s'illustrer dans le commerce méditerranéen. La négociation des captifs apparaît comme un moyen d'introduire à Malte les denrées qui font défaut, tant consommables que non consommables. Non seulement les esclaves peuvent être échangés contre des marchandises, mais les marchands qui font office d'intermédiaires de rachat profitent souvent d'un voyage en terre musulmane pour rapporter les produits qui manquent au marché insulaire : cuirs, peaux de bête, cire, laine, huile d'olive, blé, pois chiches, poisson frais ou séché de Barbarie, produits plus luxueux originaires du Levant – épices, soieries, tapis, cotons... En 1618, ce sont 25 jarres d'huile qui sont livrées depuis Tunis

64 AOM, 442, f. 221r-221v, 22 septembre 1584 ; AOM, 437, f. 271v, 1^{er} juillet 1578 ; NAV, R 316/11, f. 224r-226r, 18 décembre 1589.

65 AOM, 450, f. 252r, 12 avril 1597 ; NAV, R 316/27, f. 379r-380r, 17 mars 1620 ; P. Grandchamp, IV, p. 183, 6 octobre 1623.

66 NAV, R 286/11, f. 315v-319r, 23 avril 1603 ; AOM, 442, f. 209r.

67 Grandchamp, III, p. 67 (26 janvier 1613) ; p. 68 (11 février 1613) ; p. 91 (19 novembre 1613).

68 Grandchamp, III, p. 369 (mai 1620) ; p. 371 (juin 1620) ; p. 379 (15 novembre 1620).

69 Grandchamp, IV, p. 16 (3 juin 1621) ; p. 184 (9 octobre 1625) ; p. 191 (20 février 1626) ; p. 251 (25 janvier 1628) et p. 252 (26 janvier 1628).

70 AOM, 428, f. 269v-270r, 31 mai 1560 ; AOM, 430, f. 256r, 27 juin 1564 ; AOM, 444, f. 255r, 8 juillet 1588 ; NAV, R 540/1, n.f., 21 octobre 1643.

71 NAV, R 286/11, f. 305r-307r, 19 avril 1603 ; P. Grandchamp, III, p. 39, 5 mai 1612 ; Grandchamp, III, p. 90, 18 novembre 1613.

pour un rachat d'esclave⁷² ; en 1632, 7 barriques de poisson séché provenant de Bizerte sont importées à Malte pour servir de complément au paiement d'un captif⁷³.

Ces produits devenant rapidement essentiels au marché insulaire et à une population croissante, les Hospitaliers se montrent mieux disposés à l'égard de l'essor d'un commerce entre Malte et la rive musulmane, et à l'égard des réseaux qui se tissent entre les marchands insulaires et ceux des ports situés en terre d'Islam. Directement issu du trafic corsaire, le commerce avec les musulmans devient alors une réalité maltaise dès le milieu du xvii^e siècle ; il est fondé sur des associations marchandes en commandite simple, où la responsabilité du commanditaire ne va pas au-delà du capital fourni, et qui peuvent lier des chevaliers, des marchands ou des corsaires insulaires avec des marchands juifs et musulmans. En 1628, par exemple, un certain Memet Tapi de Tunis s'associe à un chevalier de Malte pour organiser le rachat de 5 esclaves musulmans de l'Ordre : le musulman avance la totalité de la somme que le chevalier doit transporter de Tunis jusqu'à Malte⁷⁴.

Dans le même temps, la construction en 1642 d'un lazaret moderne, en pierre, situé sur l'île Marsamxett, en face de La Valette, vient entériner de manière définitive le rôle de Malte comme place commerciale où sont rachetés les captifs, entreposées et revendues les marchandises en provenance d'Europe, du Levant et de la rive africaine. Déjà considérée comme un lieu essentiel au trafic des esclaves en Méditerranée occidentale, l'île apparaît désormais utile sur un plan sanitaire. De plus, sa situation au carrefour de l'Europe et de l'Afrique, du Ponant et du Levant, en fait un lieu stratégique pour rentabiliser la durée des quarantaines : stockant au lazaret les denrées, les navires choisissent souvent de repartir vers les ports barbaresques pour y transporter des captifs maltais libérés ou y racheter des esclaves chrétiens et rapporter dans le même temps des marchandises qui seront vendues dans l'île. C'est essentiellement aux marchands français du second xvii^e siècle que Malte doit le rôle d'entrepôt qu'elle jouera au siècle suivant⁷⁵. Les frères Fougasse, Marseillais devenus citoyens maltais dans les années 1650, sont l'une des premières familles marchandes à utiliser l'île comme place de fret et de transit. En janvier 1657, Jacques Fougasse, de retour d'Alexandrie, choisit de laisser la cargaison en quarantaine⁷⁶ et de repartir immédiatement vers le Levant. Trois mois plus tard, de retour de

72 Grandchamp, III, p. 282, 18 février 1618.

73 Grandchamp, V, p. 83, 6 décembre 1632.

74 Grandchamp, IV, p. 252, 26 janvier 1628.

75 Voir notamment l'étude conduite par Xavier Labat Saint Vincent sur *Malte et le commerce français au xviii^e siècle*, thèse de doctorat d'histoire, Université Paris-Sorbonne, 2000.

76 AOM, 6526, f. 32r, 1^{er} janvier 1657.

Saint-Jean d'Acre, il demande à l'Ordre l'autorisation d'accomplir sa seconde quarantaine⁷⁷. Son frère fait de même : en avril 1668, Antoine touche Malte après avoir quitté Alexandrie avec une cargaison de produits précieux – lin, toiles fines, mousselines de coton et tapis orientaux⁷⁸ – et laisse la cargaison au lazaret avant de repartir pour Livourne et Tunis avec 58 esclaves juifs et musulmans rachetés à Malte⁷⁹. De retour de Barbarie, porteur de marchandises, il effectue une seconde quarantaine avant de faire voile vers Marseille où demeure le reste de la famille⁸⁰. Cette famille illustre la constitution, puis la ramification progressive des réseaux marchands méditerranéens qui se tissent autour de Malte et s'appuient sur l'île pour s'élargir en direction de la rive sud, au Ponant comme au Levant.

La nouvelle dimension marchande de Malte nécessite alors des aménagements portuaires qui peuvent en garantir la pérennité. Jusqu'au xvii^e siècle, le port de commerce se trouve au fond d'une anse où s'est développée la petite cité de Bormula et où ont été édifiés progressivement les entrepôts destinés à recevoir et à stocker les cargaisons : le *Mandracchio*. De l'autre côté de Senglea, le long de l'anse dite « Port des Français », l'Ordre a fait aménager un autre espace de stockage pour le matériel de construction, associé à un petit arsenal destiné aux navires de particuliers et complémentaire de celui de Vittoriosa : le nouvel espace, d'une longueur de 220 mètres environ⁸¹, s'organise autour d'entrepôts de bois, de poudre et de fers, qui développent durant le second xvii^e siècle une activité de transformation et de revente des produits, par l'édification de nombreux magasins. Quand, en 1571, La Valette devient la capitale de l'Ordre et de l'île, la nouvelle cité polarise les échanges en devenant le lieu des transactions financières et commerciales, par la présence d'une Banque de l'Ordre, en activité à partir de 1596, et par celle du marché où se fixent les prix et où se déroulent les ventes de butins, les achats d'esclaves et de marchandises. L'accélération continue du développement de l'économie portuaire, l'exiguïté de l'anse entre Vittoriosa et Senglea et le dynamisme commercial de La Valette, qui attire les populations marchandes fortunées insulaires et étrangères, entraînent le développement d'aménagements littoraux le long des remparts de La Valette et de Floriana, entre le milieu du xvii^e et le début du xviii^e siècle. Initiés par le Grand Maître Lascaris (1636-1657), les travaux consistent d'abord en la construction d'entrepôts et de magasins le long du rempart du « Grand Port », avant de se poursuivre par le creusement d'un débarcadère joignant

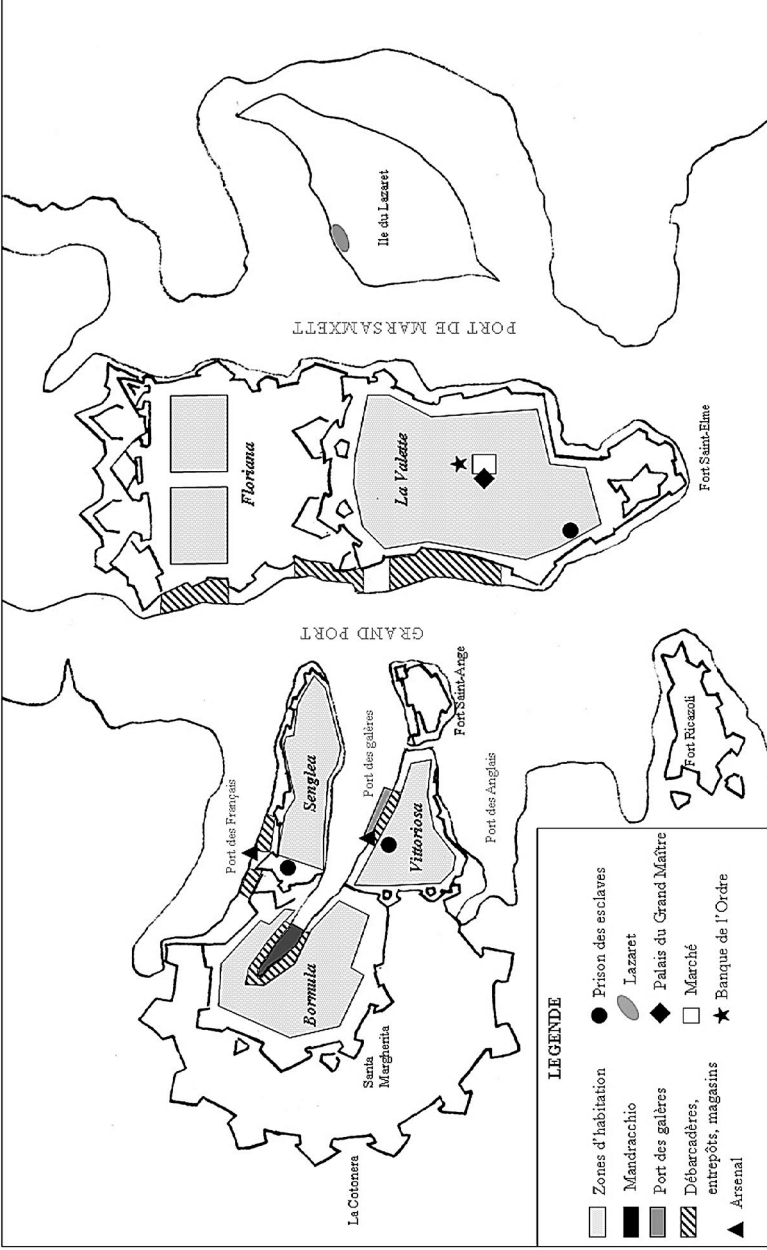
77 AOM, 6526, f. 34v, 1^{er} avril 1657.

78 AOM, 6526, f. 160v, 9 avril 1668.

79 AOM, 481, f. 263r, 16 avril 1668.

80 AOM, 6526, f. 162r, 19 mai 1668.

81 John Debono, *Trade and Port Activities in Malta (1750-1800)*, Malta, PEG, 2000, p. 19.



Carte 1. Le port de Malte à la fin du XVI^e siècle
 Source : AOM, *Libri Bulliarum* (411 à 483), *Libri Conciliuorum* (85 à 123), *Libri Conciliuorum Status* (255 à 261).

les remparts de La Valette à ceux de Floriana, qui est baptisé « Quai Lascaris » au siècle suivant, en l'honneur du Grand Maître. Les Grands Maîtres Nicolas Cotoner (1663-1680), Gregorio Carafa (1680-1690), Adrien de Wignacourt (1690-1697) et Ramon Perellos (1697-1720) poursuivent l'entreprise de Lascaris en édifiant une centaine d'entrepôts de grains et de denrées diverses, auxquels s'ajoutent des habitations adjacentes⁸².

54

Petite île située à l'écart des grandes routes commerciales, Malte s'est transformée au fil du XVII^e siècle en un nouvel espace marchand. La raison tient au changement de contexte maritime et à l'essor formidable de la course en Méditerranée occidentale. Saisissant à travers elle l'opportunité de poursuivre la guerre contre les Infidèles, les chevaliers de Malte ont immédiatement investi cette activité qu'ils règlementent au début du XVII^e siècle, permettant aux particuliers de la pratiquer à leur tour, et transformant leur île en l'un des plus grands pôles corsaires chrétiens du Ponant. La course constitue dès lors le principal débouché pour les actifs du port, dont le nombre s'accroît sans cesse, et une véritable manne financière pour les Maltais et pour les étrangers qui, attirés par les emplois et les profits corsaires, s'établissent dans l'espace portuaire dans l'espoir de faire fortune. Source d'enrichissement individuel mais également collectif, du fait du ravitaillement du marché insulaire par les butins, la course est génératrice d'un développement économique indissociable du commerce des captifs, qui se manifeste par la constitution d'associations liant les insulaires aux représentants des deux rives. À la fois cause et conséquence de cet essor marchand, l'aménagement moderne du port et la construction du lazaret, qui garantit l'escale sanitaire et marchande des navires chrétiens, inscrivent l'île et ses acteurs au sein des réseaux maritimes dont ils étaient jusqu'alors exclus, et consacrent à la fin du XVII^e siècle la transformation définitive de Malte en relais commercial de la Méditerranée occidentale, où le commerce peut devenir l'activité principale de ses habitants.

82 J. Debono, *Trade and Port Activities in Malta (1750-1800)*, *op. cit.*, p. 6.

POUR UNE HISTOIRE ÉCONOMIQUE ET SOCIALE
DE LA COURSE ZÉLANDAISE DE 1672
AU DÉBUT DE LA DÉCENNIE 1720¹

Roberto Barazzutti

Docteur en histoire de l'université Paris-Sorbonne

À la suite de la prise de capres flessinguois, le commissaire de la marine de Port Louis, Narp, écrit le 7 décembre 1674² :

Je crois qu'il seroit bon de les restenir longtems car ces gens ne respirent leur retour que pour revenir sur ces costes qui ils connessent parfaitement les deux prises qui sont dans ce port sont très avantageuses de voile et qui seroient propres a netoyer ces Costes de bretagne a cause quelles peuvent entrer dans des lieux ou les frégates du Roi ne passent poinct.

Cet extrait, choisi parmi une abondante correspondance administrative³, montre une prise en compte de la menace constituée par la course zélandaise⁴.

À la suite d'études sur celle-ci⁵, il semble intéressant de s'interroger sur l'impact de cette activité sur l'économie et la société locales, au cours d'une

- 1 Je remercie MM. Ron Brand, Ruud Paesie, Jaap Ruud Bruijn, Paul Brusse, Gijs Rommelse, Wietse Veenstra, Arjan Otte, Philippe Hroděj et Gilbert Buti.
- 2 Le mot *capre*, *kaper* en néerlandais, désigne un corsaire de Dunkerque ou de Zélande. Il est employé, même par les journaux comme la *Gazette de Londres*. L'Espagne et le Portugal appellent ces corsaires *pechelingués* ou *ladrões*.
- 3 Des négociations sont menées avec l'Angleterre et l'Espagne afin de limiter l'accès aux ports aux corsaires néerlandais : Archives nationales (désormais AN), fonds Marine, B/7/55 fol. 245, lettre de Colbert au marquis de Villars du 19 août 1672 ; B/2/36 fol. 351 et suivants, lettre de Colbert à Barillon le 22 octobre 1677.
- 4 Sir William Temple écrit en 1672 : « *Their seamen are much better but not so good as those of Zealand who are generally brave; which I suppose comes by these having upon all occasions turn'd so much more to privateering and men of war, and those of Holland being generally emplo'd in trading and merchant ships* » [« Leurs hommes sont meilleurs mais pas autant que ceux de Zélande qui sont très courageux, ce qui, je suppose, provient de ce que ceux-ci ont de nombreuses occasions dans la guerre de course et la marine de guerre, alors que ceux de Hollande servent généralement parmi les navires commerciaux ou marchands »] (Sir William Temple, *Observation upon the United Provinces of the Netherland*, éd. Sir George Clark, Oxford, Clarendon Press, 1972, p. 94).
- 5 Sur la course néerlandaise, voir Ronald Prud'homme van Reine et E. W. Van der Oest, *Kapers op de kust. Nederlandse kaapvaart en piraterij 1500-1800*, Vlissingen, Uitgeverij ADZ, 1991 ; Virginia West Lunsford, *Piracy and Privateering in the Golden Age Netherlands*, New York,

période courant de 1672 au début de la décennie 1720, au cours de laquelle la France et les Provinces-Unies sont souvent en guerre. A-t-elle été un secteur dynamisant le reste de l'économie maritime et provinciale ? De quelles façons, par quels canaux ? Ne concurrence-t-elle pas les autres secteurs maritimes dans l'investissement financier et humain ? Quelle incidence a-t-elle sur la population et le patriciat local au cours de la période et au-delà⁶ ? Une présentation préalable de la province de Zélande s'impose afin de comprendre l'environnement politique et économique.

LA PROVINCE DE ZÉLANDE⁷

56 La Zélande actuelle diffère de celle décrite par les voyageurs d'alors. Sa physionomie a évolué au gré des avancées et des reculs des conquêtes sur la mer depuis le Moyen Âge. À l'époque moderne, cette province se compose de cinq îles : Walcheren, Tholen, Schouwen-Duiveland, Noord et Zuid-Beveland. Elle ne comporte pas la partie contigüe à l'actuelle Belgique, appelée Zeeuws-Vlaanderen⁸. Ce territoire frontalier relève des terres de la Généralité comme le sud du Brabant et du Limbourg des Pays-Bas⁹. Cependant, le choix a été fait d'intégrer cet espace dans l'étude du fait des liens intrinsèques qui existent avec les îles de Zélande¹⁰.

Palgrave MacMillan Press, 2005 ; Joke Korteweg, *Kaperbloed en koopmansgeest. «Legale zeeroof» door de eeuwen heen*, Amsterdam, Uitgeverij Balans, 2006 ; Henk den Heijer, « Daders en slachtoffers: de Nederlandse betrokkenheid bij de kaapvaart en piraterij », *Leidschrift, Historisch Tijdschrift*, XXVI, 3, décembre 2011, p. 7-23 (numéro spécial consacré à ce thème). Sur la course zélandaise, voir Johan Francke, *Utilitey voor de Gemeene Saake. De Zeeuwse commissievaart en haar achterban tijdens de Negenjarige Oorlog 1688-1697*, Middelburg, Koninklijk Zeeuwsch Genootschap der Wetenschappen, 2001 ; Johanna Theresia Verhees-Van Meer, *De Zeeuwse Kaapvaart tijdens de Spaanse successieoorlog*, Middelburg, Koninklijk Zeeuwsch Genootschap der Wetenschappen, 1986 ; Franz Binder, « Die Zeelandische kaperfahrt, 1654-1662 », *Archief Mededelingen van Het Koninklijk Zeeuws Genootschap der Wetenschappen*, Middelburg, Koninklijk Zeeuwsch Genootschap der Wetenschappen, 1976, p. 40-92.

6 Ivo van Loo, « Kaapvaart, slavenhandel en smokkelhandel. De Zeeuwse risicovolle scheepvaart in de Gouden Eeuw (1500-1800), een inleiding », *Zeeland*, 2006, p. 105-109 ; Ruud Paesie, « In belang van Walcheren. De risicovolle scheepvaart als maritiem-economische speerpunt 1670-1720 », *Leidschrift, Historisch Tijdschrift*, XXVI, 3, décembre 2011, p. 25-41.

7 Pour une récente monographie provinciale, voir Paul Brusse et Peter Henderixx (dir.), *Geschiedenis van Zeeland. Deel I Prehistorie-1550 et Deel II 1550-1700*, Zwolle, Universiteit d'Utrecht/W. Books, 2012.

8 Une plaque apposée dans la ville rappelle que le capitaine à l'origine du mythe du « Hollandais volant » est de Terneuzen.

9 Ces terres, dites de la République, n'entrant pas dans l'Union d'Utrecht de 1579, sont non souveraines et relèvent pour la direction et la justice des États-Généraux : Andreas Fockema, *De Nederlandse staat onder de Republiek*, Amsterdam, 1962, p. 13-16 et 75.

10 À la suite de la première guerre mondiale, les Belges sollicitent ce territoire comme compensation. En 1918-1919, il s'ensuit des manifestations à La Haye pour le maintien aux Pays-Bas.

C'est une région traversée par de nombreux cours d'eau et canaux : l'Escaut – Schelde en néerlandais – se sépare en deux branches : l'Oosterschelde au nord de l'île de Walcheren et le Westerschelde au sud. Les liaisons sont exclusivement maritimes. Les principales villes apparaissent au ^{ix}^e siècle – Zierikzee, Middelburg – et au ^{xiii}^e siècle – Veere, Vlissingen –, chacune avec une fonction économique et politique. Zierikzee, située sur l'île de Schouwen-Duiveland, est un carrefour sur la route nord-sud, Hollande-Dordrecht-Flandre, et une des voies d'accès à Anvers¹¹. Elle pâtit entre autres de ce que l'Oosterschelde n'est plus la porte d'entrée d'Anvers, mais retrouve un dynamisme à la fin du ^{xvi}^e siècle dans la pêche et le cabotage européen¹². Veere dispose d'un havre ouvert sur la mer et protégé par une enceinte. C'est un port commercial qui doit son succès, de la fin du Moyen Âge au début du ^{xvi}^e siècle, à une alliance de son seigneur avec une princesse écossaise, obtenant un privilège de transit sur les échanges commerciaux entre les deux pays. Elle commerce à destination de la Méditerranée et des Indes occidentales et orientales¹³, mais c'est aussi depuis l'instauration en 1488 d'un siège d'amirauté et d'un arsenal, un port militaire. Le déclin de son activité en fait la plus petite des quatre villes. Walcheren est dominée par le duopole Middelburg-Vlissingen, villes qui obtiennent rapidement un droit de cité. La première se développe grâce à des privilèges économiques, notamment le monopole sur les vins et eaux-de-vie, ce qui en fait la porte d'entrée exclusive pour ces produits dans les Pays-Bas¹⁴. La seconde profite d'un accès direct à la mer pour se développer en tant que port de pêche et de commerce¹⁵.

11 Son contrôle est un enjeu entre les comtes de Hollande et de Flandre : Ronald de Graaf, *Oorlog om Holland 1000-1375*, Hilversum, Verloren Uitgeverij, 2004.

12 Sur sa croissance démographique, voir Peter Priester, *Geschiedenis van de Zeeuwse landbouw circa 1600-1910*, Wageningen, Afdeling Agrarische Geschiedenis, Landbouwniversiteit, 1998, p. 51 ; Paul Brusse, *Gevalen Stad: Stedelijk netwerken en het platteland Zeeland 1750-1850*, [Zwolle], Uitgeverij Waanders, Universiteit Utrecht, 2011, p. 36. Ludovicus Hendricus Remmerswaal donne une liste représentative des biens échangés par Zierikzee : *Een duurzame alliantie. Gilden en regenten in Zeeland, 1600-1800, Werken uitgegeven door het Zeeuwsch Genootschap der Wetenschappen*, Middelburg, Koninklijk Zeeuwsch Genootschap der Wetenschappen, 2009, p. 191.

13 Un navire de Veere portant des céréales entre Gênes et Naples est capturé par un corsaire français en 1648 : voir Bibliothèque nationale de France (désormais BnF), Clairambault vol. 424, fol. 301-309, ms. fr 18592, fol. 544-546 ; AN, Arrêts du conseil du Roi, série E, 1691, fol. 147.

14 Ce droit, accordé par Charles Quint en 1508, fait suite à celui de 1405, indiquant que tout bien importé passant par le Westerschelde est obligé de transiter par cette ville.

15 Ruud Paesie, « De Stadsdocke van Middelburgh. De geschiedenis van het oudste getijdenvrije havendok van Nederland », *Tijdschrift voor Waterstaatsgeschiedenis*, 17, 2008, p. 1-12. Charles Quint a dit de Flessingue qu'elle était « la Reine et la Clé des Pays Bas » : voir M. Smallegange, *Nieuwe Cronyck van Zeeland*, Middelburg, J. Meertens, 1696, p. 564 ; sur son port et l'aménagement de la première cale sèche du pays en 1704-1706, voir Wouter van Belle, *De haven van Vlissingen in de 17de-18de eeuw: studie van een droogdok*, mémoire d'histoire, Université de Gand, 2008.

Jusqu'en 1660-1670, la Zélande connaît une démographie dynamique, la révolte de 1568 ayant entraîné une forte migration à destination de cette province, profitable en premier lieu à Middelburg¹⁶, alors que Vlissingen connaît un accroissement moindre¹⁷. Ces migrants sont des pêcheurs, des artisans, des commerçants et des navigateurs, des acteurs qui vont compter dans l'économie nationale et locale¹⁸.

Comme l'indique son nom, la Zélande c'est « la mer et la terre » (*Zee en Land*). Au XVII^e siècle, les terres agricoles fournissent une production céréalière et laitière surpassant généralement les besoins locaux¹⁹, sans oublier les plantes tinctoriales et la tourbe destinées aux manufactures²⁰ dont les principaux secteurs sont la draperie, la brasserie et la construction navale. Le sel produit localement ou importé sert principalement pour les différentes pêches qui connaissent un long déclin²¹. Alors qu'au milieu du xv^e siècle, la flotte harenguière zélandaise surpasse de moitié celle de la province de Hollande, un siècle plus tard, elle ne représente plus que la moitié de celle-ci. Elle disparaît à Flessingue et à Middelburg, et ne subsiste qu'à Veere et surtout à Zierikzee. Cependant, elle y décline aussi – 80 unités en 1711 – sous les effets de la concurrence hollandaise, d'investissements dans des secteurs plus florissants et de la course ennemie²². En mai 1677, malgré le traité de liberté des pêches, des Dunkerquois rançonnent 19 navires de pêche dont 10 concernent des navires de Zierikzee, pour un total de 63 940 florins²³. Quant à la pêche à la baleine qui s'était développée dans le pays, elle y disparaît entre 1650-1685.

58

16 P. Brusse, *Gevallen Stad...*, op. cit., p. 27-33, et L. H. Remmerswaal, *Een duurzame alliantie...*, op. cit., p. 22-26.

17 L'estimation de P. Priester donnée pour Vlissingen mériterait des recherches complémentaires pour être validée : cf. P. Brusse, *Gevallen Stad...*, op. cit., p. 33-36.

18 Gustaaf Asaert, *1585: De Val van Antwerpen en de uittocht van Vlamingen en Brabanders*, Tielt, Lannoo, 2004.

19 La province connaît des crises agricoles, comme en 1709.

20 AN, fonds Marine, G/5/218 : voir la rançon du *Turbot* de Zierikzee du 14 juin 1695. La tourbe sert de combustible ou est utilisée pour produire du sel.

21 Pour une évaluation récente de la pêche dans l'économie néerlandaise, voir Christiaan van Bochove, « The Golden Moutain: An Economic Analysis of Holland's Early Modern Herring Fisheries », dans Louis Sicking et Darlene Abreu Ferreira (dir.), *Beyond the Catch. Fisheries of the North Atlantic, the North Sea and the Baltic, 900-1850*, Leiden, Brill, 2009, p. 209-243, et *id.*, « De Hollandse haringvisserij tijdens de vroegmoderne tijd », *Tijdschrift voor sociale en economische geschiedenis*, 2004/1, p. 3-27.

22 A. P. Van Vliet, *Vissers en kapers. De Zeevisserij in het Maasgebied en de Duinkerker kapers (ca 1580-1648)*, Den Haag, Stichting Hollandse Historische Reeks, 1994 ; *id.*, *Vissers in oorlogstijd. De Zeeuwse visserij in de jaren 1568-1648*, Middelburg, Koninklijke Zeeuwse Genootschap der Wetenschappen, 2003 ; P. Brusse, *Gevallen Stad...*, op. cit., p. 51-52 et 69-70.

23 AN, fonds Affaires étrangères, B/1/621 : voir les mémoires des ambassadeurs français et néerlandais de 1678 et 1679, notamment celui de Boreel et Wrede du 4 juillet 1679. Il est dit que les corsaires flessinguois ont réalisé pour 195 910 livres tournois de dégâts auprès

Le commerce zélandais connaît une évolution contrastée : nous avons un long trend stagnant, entrecoupé de rares phases d'expansion, puis un franc déclin à partir de 1672²⁴. Les marchés traditionnels, hérités de l'époque médiévale, sont la France, l'Angleterre, la péninsule Ibérique et la Méditerranée²⁵. Ce cabotage européen est lié à un flux de batellerie à destination du Brabant, de la Flandre et de la Hollande²⁶. Les embargos et fermetures de l'Escaut, en 1585, en 1595 et 1598²⁷ frappent les échanges en direction de la péninsule Ibérique et conduisent à la recherche de nouveaux marchés. La Zélande participe à l'aventure coloniale, via la VOC et la WIC²⁸, mais aussi à l'initiative de particuliers²⁹. Les causes du déclin sont multiples mais il ne faut pas nier l'impact de la rivalité entre la Hollande et la Zélande, la première étant orientée vers la Baltique, la mer du

des pêcheurs entre la date de signature de la liberté des pêches et celle de la paix. Pour les corsaires malouins, ce serait un montant de plus de 140 000 livres tournois.

- 24 La croissance économique des Pays-Bas entre 1500 et 1800 est l'objet de débats entre les historiens. Au centre de ce débat, l'emploi de sources fiscales. Sur ces droits et les critiques qui s'imposent, voir P. Brusse, *Gevalen Stad...*, op. cit., p. 199-200 ; J. Th. Lindblad, « Foreign Trade of the Dutch Republic in the Seventeenth Century », *Economic and Social History in the Netherlands*, IV, 1992, p. 219-250, ainsi qu'Arjan Otte et Wietse Veenstra « Financiering van de oorlogvoering te water: de admiraliteit van Zeeland (1597-1795) », dans Henk Boels (dir.), *Overheidsfinanciën tijdens de Republiek en het Koninkrijk, 1600-1850*, Hilversum, Uitgeverij Verloren, 2012, p. 9-38. Le désaccord entre historiens porte sur les différentes phases de l'économie néerlandaise et la date de la crise. Pour certains il s'agit de 1663, pour d'autres 1672, voire au XVIII^e siècle, après une reprise constatée dans les années 1680-1690 : voir Jan de Vries et Ad der Woude, *Nederland 1500-1815. De eerste ronde van moderne economische groei*, Amsterdam, Uitgeverij Balans, 2005 (3^e éd.) ; Jonathan Irvine Israel, *The Dutch Republic: It's Rise, Greatness and Fall, 1477-1806*, Oxford, Oxford University Press, 1998 ; Jan Luiten van Zanden, « De economie van Holland in de periode 1650-1805: groei of achteruitgang? Een overzicht van bronnen, problemen en resultaten », *Bijdragen en Mededelingen betreffende de Geschiedenis der Nederlanden*, 102, 1987, p. 562-609. Concernant la Zélande, Victor Enthoven considère que le déclin économique date de 1600. L. H. Remmerswaal estime qu'il débute en 1612 avec la diminution de la part provinciale dans le financement dans la Généralité. Pour J. F. Kluiver, l'économie zélandaise stagne mais, comparée à celle croissante de la Hollande, elle suit un trend relatif déclinant ; à l'opposé, 1672 est un choc économique pour tout le pays : *De Souvereine en Independenten Staat Zeeland*, Middelburg, Zwaarte Arend, 1998, p. 58-66.
- 25 Ana Crespo Solana, « Espaces de coopérations et échange. L'alternative atlantique de la Société hollandaise pour le commerce du Levant, 1690-1750 », *Revue Nuevo Mundo*, 2010, en ligne : <http://nuevomundo.revues.org/60208>.
- 26 Ces liaisons permettent le recrutement et la diffusion de produits de la course jusqu'en Allemagne, ainsi que l'acheminement des prisonniers vers la France via Breskens et Sluis.
- 27 Engel Sluiter, « Dutch-Spanish Rivalry in the Caribbean Area, 1594-1609 », *The Hispanic American Historical Review*, 28, 2, mai 1948, p. 165-196.
- 28 La VOC ou *Verenigde Oostindische Compagnie* est la Compagnie des Indes orientales tandis que la WIC ou *West-Indische Compagnie* est la Compagnie des Indes occidentales.
- 29 Wim Klooster, « Slavenvaart op Spaanse Kusten: Der Nederlandse Slavenhandel met Spaans Amerika, 1648-1701 », *Tijdschrift voor Zeegechiedenis*, 16, 1997, p. 121-140 ; Henk Den Heijer, *Het Geschiedenis van de WIC*, Zutphen, Walburg Press, 1994 ; Pieter Emmer, *The Dutch in the Atlantic Economy, 1580-1880: Trade, Slavery and Emancipation*, Aldershot/Berkeley, Ashgate/Variorum, 1998 ; Johan Postma et Victor Enthoven, *Riches from Atlantic Commerce: Dutch Transatlantic Trade and Shipping, 1585-1817*, Leiden/Boston, Brill, 2003 ; Doeke Roos, *Zeeuwen en de Westindische Compagnie*, Hulst, Van Geyt Production, 1992.

Nord et très engagée dans la VOC, la seconde étant davantage tournée vers l'Europe de l'Ouest et la WIC. À titre d'exemple, la Zélande s'oppose à partir de 1642 aux tractations de paix avec l'Espagne, favorables à la Hollande, car la levée de l'embargo des ports flamands lui ferait perdre sa place dans le transit des marchandises. La paix de 1648, la perte du Brésil en 1654 et la fin des privilèges pour les villes de Veere et de Middelburg renforcent ce marasme³⁰. L'opposition concerne aussi les droits et taxes : alors que la Zélande souhaite une hausse des droits sur les céréales afin de protéger le marché intérieur, Amsterdam veut une baisse³¹.

60 Ces conditions économiques influent sur l'engagement dans l'activité corsaire, tout comme certains facteurs politiques – la Zélande pro-orangiste s'inquiète de la proximité de sa frontière avec la France –, idéologiques et religieux – opposition à la politique anti-protestante de Louis XIV. La course zélandaise existe depuis la fin du XIII^e siècle, cependant l'entrée en conflit contre l'Espagne et le Portugal a fait naître une période florissante³². Lors des deux premières guerres anglo-hollandaises, la flotte marchande néerlandaise subit de grosses pertes mais, si la course zélandaise n'est pas inactive, nous n'en connaissons pas avec précision les résultats³³. Toutefois, c'est dans la période qui suit qu'elle atteint son zénith, tant en nombre de commissions que de prises.

Tableau 1. Nombre de commissions délivrées³⁴

	1665-1667	1672-1674	1688-1697	1702-1713
Zélande	93	184	369	429
Amsterdam	37	75	130	100
Autres amirautés	5	15	+ 13	94
Total	135	274	512	623

30 En 1660 pour Middelburg au profit de Rotterdam, et de 1662 à 1676 pour Veere au profit de Dordrecht.

31 Le commerce des céréales est l'un des piliers du commerce néerlandais. À partir de 1667, les prix connaissent une baisse liée à une moindre demande, sans compter l'influence des tarifs douaniers comme ceux de la France. Un compromis est signé entre les deux provinces en 1687 : les taxes sont relevées pour les importations et diminuées pour les exportations.

32 Roberto Barazzutti, « La guerre de course zélandaise sous Louis XIV », *Chronique d'histoire maritime*, 4, décembre 2001, p. 15-31 ; *id.*, « La Guerre de course néerlandaise sous Louis XIV. Essai de quantification », *Revue historique de Dunkerque et du littoral*, 37, janvier 2004, p. 269-280, ainsi que les notices dans Gilbert Buti et Philippe Hroděj (dir.), *Dictionnaire de la course et de la piraterie*, CNRS Éditions, à paraître en 2013.

33 J. R. Bruijn, « Dutch Privateering during the Second and Third Anglo-Dutch Wars », *The Low Countries History Yearbook 1978*, 11, *Acta Historiae Nederlandicae*, La Haye, 1979, p. 79-93. L'auteur ne tient pas compte de tous les navires vendus à l'étranger. En 1676, Adrian van der Spiegel ramène à Laredo deux prises françaises. Selon E. Quak, cité par R. Paesie, il y aurait eu près de 200 navires vendus en Espagne en 1672-1674 (R. Paesie, « Op een avontuertje met 't vergat Vlissinge. Het verslag van een Zeeuws kaper tijdens de Derde Engelse oorlog », *Tijdschrift voor Zeegechiedenis*, 2, 2010, p. 23-42).

34 Pour des précisions sur ces chiffres, voir mes articles déjà cités.

Tableau 2. Nombre de prises et rançons

	1672-1674	1688-1697	1702-1713
Zélande	479	960	1759
Amsterdam	161	41	?
Autres amirautés	?	58	?
Total	+ 640	1059	+ 1759

Ces données sont *a minima* du fait de la disparition de documents, de fraudes et de ventes dans des ports étrangers³⁵. Les rançons sont absentes pour la période 1672-1697 alors que d'après les archives françaises elles n'ont pas été négligeables³⁶. Ainsi, lors des mois de juillet et de septembre 1677, six terre-neuvas ont été rançonnés pour un montant de 14 300 livres tournois³⁷. Ces captures et rançons non référencées doivent être prises en compte pour établir le résultat financier de la course³⁸.

Tableau 3. Résultats financiers en millions de florins provenant des ventes et rançons³⁹

	1665-1667	1672-1674	1688-1697	1702-1713
Zélande	2,6	4,5	15,7	23,7
Amsterdam	1,5	1,85	0,25	?
Autres amirautés	0,2	?	0,22	?
Total	+ 4,3	+ 6,35	+ 16,2	+ 23,7
Moyenne annuelle Zélande	0,87	1,5	1,57	1,97

- 35 Archives départementales de Charente-Maritime, B 5667-5668. Aucune étude n'existe sur la période 1675-1678 ni sur les autres amirautés. Les assurances restent une source inexploitée ; pourtant, elles permettent de percevoir l'impact de la course : cf. Jean Delumeau, « Exploitation d'un dossier d'assurances maritimes du xvii^e siècle », dans *Mélanges en l'honneur de Fernand Braudel*, Toulouse, Privat, 1973, t. 2, p. 136-163.
- 36 Dans les archives de l'amirauté, J. Francke trouve 3 rançons pour 1688-1697 contre 163 pour 1702-1713. Il indique toutefois que les lettres des consuls en mentionnent d'autres qu'il n'a pas prises en compte. Les États-Généraux et Louis XIV interdisent à leurs sujets de se faire rançonner. Les premiers fixent le 12 juin 1690 des amendes payables par le capitaine ou le propriétaire du navire. Jusqu'en 1704, les États-Généraux ne perçoivent rien sur les rançons qui constituent des revenus nets pour le corsaire et n'affaiblissent pas l'ennemi. Le 16 juillet, l'amirauté de Zélande établit un percepteur des rançons chargé de prélever une taxe de 2,25 %.
- 37 AN, Marine B/3/27, fol. 25, 62 et B/4/7, fol. 337-352.
- 38 J. Francke critique la position prise par les historiens français qui additionnent les rançons et les prises ; pour lui, cela fausse l'image financière de la guerre de course. Ajoutons qu'il faudrait comptabiliser les reprises différemment. Les reprises faites par des corsaires néerlandais sont des navires qui avaient été pris par des navires français ou anglais. Il faudrait alors ajouter ce chiffre à ces premières captures et non aux secondes, ainsi que les navires détruits. On obtiendrait ainsi une vue plus réaliste de la chasse des corsaires et de leurs rôles perturbateurs dans les liaisons commerciales (J. Francke, *Utilitey voor de Gemeene Saake*, op. cit, p. 307).
- 39 Selon les sources, le cours du florin fluctue entre 24 sols et 14 livres tournois.

Le résultat financier de la course atteint un sommet lors du dernier conflit avec un minimum de 23,7 millions de florins⁴⁰, toutefois celui-ci a été plus long que la guerre de Neuf Ans et le résultat comprend de nombreuses primes, ce qui introduit un biais. En effet, à partir du 31 mai 1697 les États-Généraux veulent stimuler la course et compenser les pertes commerciales causées par la course française⁴¹. Un tarif prévoit le versement d'une prime variable selon sa force et le lieu pour la mise hors service d'un navire de guerre ou corsaire. L'argent provient d'un impôt prélevé sur les navires marchands, le *last en veilgeld*. Cette mesure pénalise essentiellement les navires hollandais qui fournissent près de 90 % du montant des primes. Ainsi, la guerre de course zélandaise joue dans la rivalité existante avec la Hollande en aspirant à son profit une part de son essor commercial. Cependant ce transfert de ressources est irrégulier, les corsaires devant attendre longtemps avant de se faire payer ces sommes élevées : 26 000 florins pour l'année 1697 contre 4 846 487 florins lors du conflit suivant.

62

Sur les ventes réalisées, l'amirauté perçoit des droits et taxes, qui servent à payer des prestations de stockage, rémunèrent les maîtres de vente et commissaires-priseurs ou reviennent à des établissements en charge des blessés et invalides. Cependant, en dépit des sommes importantes que cela représente (tableau 3), l'argent reversé à l'amirauté de Zélande constitue un revenu négligeable⁴². Reste à savoir si le bénéfice qu'en ont tiré les différents secteurs économiques intervenant dans la guerre de course est aussi négligeable.

40 Le chiffre donné est net ; il correspond à la somme qui revient à l'armateur après déduction des frais et des dépenses engagés pour la vente des prises. Il faut ensuite déduire de ce montant les salaires qu'il reverse à l'équipage ; J. Francke démontre qu'il représente 50,5 % du montant brut.

41 A. P. van Vliet, « Touwtrekken om een prijs. Het opbrengen van de Engelse Sint Thomas door de Nieuwe Geuzen (1634-1642) », dans Maurits Ebben, Henk den Heijer et Joost Schokkenbroek (dir.), *Alle streken van het Kompas. Maritieme Geschiedenis in Nederland*, Zutphen, Walburg Pers, 2010, p. 21-36, *loc. cit.* p. 24.

42 De même pour la VOC où la part de sommes provenant des prises dans les recettes totales passe de 19 % en 1627 à moins de 5 % après 1660 (Victor Enthoven, « De VOC en de Staten Generaal », *Armamentaria*, 36, *Jaarboek Legermuseum*, 2001-2002, p. 30-49, en ligne : <http://www.collectie.legermuseum.nl/strategion/strategion/i004530.html>) ; Wietse Veenstra, *Geld is de zenuw van de oorlog: de financiën van de Zeeuwse admiraliteit in de achttiende eeuw (1698-1795)*, *Archief van het Koninklijk Zeeuwsch Genootschap der Wetenschappen*, Middelburg, Koninklijk Zeeuwsch Genootschap der Wetenschappen, 2008, p. 91-120. Pour 1689-1697, les ventes de la VOC de Zélande dépassent les 21,7 millions de florins, celles de la WIC près de 3,2 millions, et la contrebande au moins 9 millions (J. Francke, *Utilitey voor de Gemeene Saake*, *op. cit.*, p. 380).

Malgré la faiblesse des sources⁴³, les opérations qui accompagnent une campagne de course influent sur les activités industrielles et de services. S'agissant du secteur de la construction navale, il existe dans cette province des infrastructures qui permettent la construction, l'entretien et la réparation des navires, et qui emploient de nombreux artisans⁴⁴. Toutefois, il apparaît que la course a peu sollicité ce secteur. Les navires employés pour celle-ci proviennent généralement du réemploi d'un navire destiné à une autre activité⁴⁵. De par leurs qualités, certaines prises sont acquises par les armateurs : c'est le cas du navire de guerre français le *Bourbon*, capturé en 1707 et acquis par Thomas Bourse, qui l'arme en course sous le nom de *Gecroonde Burgt*⁴⁶. Des navires construits spécialement pour la course sont rares et proviennent d'Amsterdam, tels le *Neptunus II*, ou de la région de Zaandam⁴⁷. Le règlement de 1705 sur les primes pour la capture de navires ennemis armés stimule un peu la construction de navires de course : onze navires à Amsterdam et ses environs, sept en Zélande. Un navire nécessite aussi des opérations d'entretien et de réparation⁴⁸, néanmoins le plus gros client de la construction navale reste la VOC. Entre 1602 et 1795, 336 navires sont construits à Middelburg⁴⁹, employant plus de 750 personnes au début du XVIII^e siècle. A contrario, la guerre de course a pu avoir une influence négative sur la construction navale. Le succès des années 1688-1697 conduisit à ramener de nombreuses prises. L'afflux des navires étant supérieur à la demande, en dehors de l'impact sur la valeur des navires, on peut se demander si cela n'a pas conduit les autres secteurs maritimes à délaisser la construction navale locale. Johan Francke montre que le prix de

43 Les livres de comptes sont rares : huit seulement pour la période allant de 1702 à 1713.

44 Sur la construction navale, voir les mémoires de licence de Benoit Strubbe, *Oorlogsscheepsbouw en werven in Zeeland tijdens de Engels-Staatse Oorlogen (1650-1674)*, Université de Gand, 2007 ; Jelle Reynaert, *Tegen de stroom oproein. Scheepsbouw bij de Zeeuwse admiraliteit tijdens de eerste helft van de 18^{de} eeuw*, Université de Gand, 2007 ; Steven Mels, *Domburg, Tholen en Zierikzee: drie «capitaele» schepen*, Université de Gand, 2007. B. Strubbe recense 35 artisans différents participant à l'armement et la construction des navires de guerre en Zélande entre 1650 et 1674.

45 J. Francke, *Uilitey voor de Gemeene Saake*, op. cit., p. 120-123 ; J. Verhees-Van Meer, *De Zeeuwse Kaapvaart tijdens de Spaanse successieoorlog*, op. cit., p. 43-46.

46 Il l'a acheté pour 45 756 florins ; une frégate anglaise de 26 canons capturée en 1673 par Andries de Mijsters est achetée par Jacob van Hoorn pour 49 820 florins : R. Paesie, « Op een avontuertje met 't vergat Vlissinge... », art. cit.

47 Cette situation se rencontre aussi dans la marine de guerre. Strubbe montre qu'entre 1650 et 1674, 46 % du total des navires neufs employés par l'amirauté de Zélande proviennent de la province.

48 À défaut de pouvoir établir une estimation, voir les chiffres concernant le *Dolphijn* et le *Neptunus II* par Joppe Matyn, *Het rendement van de Zeeuwse Kaapvaart tijdens de Spaanse Successieoorlog 1702-1713*, mémoire de licence d'histoire, Université de Gand, 2008, p. 77-78 et 80-81.

49 Pour plus de détails, voir le site internet <http://www.vocsite.nl>.

vente de certains navires était faible, à l'exception de ceux destinés à la pêche pour lesquels la demande restait insatisfaite du fait des dégâts commis par la course française.

Il faut cependant nuancer nos propos sur l'armement du navire, s'agissant des armes et de la poudre, car il existe alors une corrélation entre le propriétaire du moulin à poudre et l'armateur corsaire. Sur l'île de Walcheren, on ne compte pas moins de six moulins servant à la fabrication de poudre au début du XVIII^e siècle⁵⁰. Jacobus Boudewijn, Jan Walrand Sandra⁵¹, Pieter de la Rue, Jacobus de Witte, Geleijn Blonckebijle, Hermannus van de Putte ou Jacob Sautijn en sont propriétaires, actionnaires de ces moulins ou négociants dans le commerce de la poudre à canon. Ils fournissent non seulement les navires dans lesquels ils investissent, mais aussi l'amirauté de Zélande et d'autres secteurs, comme la traite⁵².

64

La guerre de course représente un débouché dont on mesure mal l'importance, pour le secteur agroalimentaire. Dans les livres de compte, on croise, parmi les fournisseurs, des boulangers, des tonneliers, des brasseurs, des négociants en alcools, et autres victuailleurs. Parmi les biens consommés, nous relevons du *speck* ou jambon écossais, des vins et eaux-de-vie français, du sucre, du tabac, de la viande, des pois et des produits laitiers comme le beurre ou le fromage⁵³, sans oublier le poisson séché, le pain – ration de 4 livres par semaine – et la bière – ration d'environ 9 litres par semaine. La Zélande pouvait se fournir sur place ou auprès des provinces voisines. Une estimation théorique de la consommation des aliments est possible, mais la mesure en reste imparfaite, car on ne connaît pas leur origine, ni leur poids parmi la production locale. Dans les cas de la bière et du pain, en multipliant la ration par la durée d'une campagne moyenne

50 Les moulins produisent aussi de l'huile. Le moulin l'*Eendracht*, ou *Eendragt*, construit en 1701, se trouve dans les faubourgs de Middelburg avec deux autres moulins *de Gouden Draak* et *De Grenadier*. Des fouilles ont été menées en 2007. Voir le rapport n°1219 de février 2009, édité par ADC Archeoprojecten, M. C. Houkens *et al.*, *Molens te Middelburg Mortiere. Een Archeologische Opgraving*, Amersfoort, ADC Archeoprojecten, 2009.

51 A. C. Macaré, « Sandra Een Zeeuws- en Leids geslacht van Waalse afkomst », *Kronieken*, 4, Genealogische Vereniging Prometheus, 1997.

52 Sur le négoce des armes, voir Hans Vogel, « Arms Productions and Exports in the Dutch Republic, 1600-1650 », dans Marco Van der Hoeven (dir.), *Exercise of Arms Warfare in the Netherlands, 1568-1648*, Leiden, Brill, 1997, p. 197-210 ; Michiel de Jong, *Staat van Oorlog. Wapenbedrijf en militaire hervorming in de Republiek der Verenigden Nederlanden 1585-1621*, Hilversum, Uitgeverij Verloren, 2005 ; J. Verhees-Van Meer, *De Zeeuwse Kaapvaart tijdens de Spaanse successieoorlog, op. cit.*, p. 43-46.

53 AN, fonds Marine, B/3/17, fol. 321-325, détail d'un corsaire capturé en 1674 : l'inventaire indique qu'il reste 6 semaines de vivres pour les 36 hommes d'équipage, soit 8 quintaux de pain et 12 barriques de bière. Van Belle indique qu'un tonneau de bière équivaut à 230 litres. Cet inventaire donne une ration supérieure à celle employée pour le calcul : on est à près de 4 kg de pain et 13 litres de bière par semaine et par homme !

– quatre à six mois⁵⁴ – et l’effectif moyen annuel d’hommes employés en course, soit 3 600 à 3 900 personnes⁵⁵, on obtient une consommation de 5 18 842 hectolitres de bière et 107 175 tonnes de pain. Elle surpasse celle du personnel – marins et soldats – employé sur les navires par la Chambre de Zélande de la VOC qui varie annuellement entre 400 et 1 800 hommes de 1700 à 1715, soit en moyenne 1 100 hommes⁵⁶. Sachant que la ration hebdomadaire de pain est de 3,4 à 5 livres et que le voyage est de sept à huit mois, la consommation de pain est de 49 à 82 tonnes⁵⁷.

Il existe cependant un point commun entre ces secteurs maritimes : le recrutement. Dans les Provinces-Unies, qui ne pratiquent pas la presse et ne connaissent pas le système des classes, le recrutement des marins s’effectue sous la forme du volontariat⁵⁸. Les annonces d’engagement sont faites par des placards ou au son du tambour, directement ou par des intermédiaires. L’auberge étant dans ces villes un lieu de sociabilité, il n’est pas surprenant de voir le tenancier exercer cette fonction. Il existe des fournisseurs professionnels de main-d’œuvre, appelés *makelaars ter zee*, comme Abraham du Coup à Middelburg, mais également des *zielverkoper*⁵⁹ ou *huur of slaapbazen*⁶⁰, qui offrent à des marins ou aux candidats à l’aventure le gîte, le couvert et des femmes⁶¹, les poussant à s’endetter pour les contraindre à s’engager. En contrepartie, lors de l’engagement, ils obtiennent le paiement de ce qui leur est dû par les avances ou établissent des reconnaissances de dettes⁶².

54 J. Francke, *Utilitey voor de Gemeene Saake*, op. cit., p. 159.

55 Ces chiffres sont de J. Francke (*Utilitey voor de Gemeene Saake*, op. cit., p. 98). La moyenne est de 3 667 hommes pour la période 1688-1697 et de 3 916 pour 1703-1706. L’effectif de la Marine de l’amirauté de Zélande s’élève en moyenne à 3 396 personnes par an entre 1688-1697.

56 Nous avons établi le calcul de l’effectif à partir des tableaux présentés dans Veelre Delahaye, Frederik Demeukenaere et al., « De Vlaeminck en de Zeeuw, 30000 mensen overzee », dans Jan Parmentier (dir.), *Uitgevaren voor de Kamer Zeeland*, Zutphen, Walburg, 2006, p. 54-57 et 76. Pour la période 1688-1697, l’effectif annuel moyen est de 980 hommes pour la VOC et de 70 pour la WIC (J. Francke, *Utilitey voor de Gemeene Saake*, op. cit., p. 381).

57 La bière n’était rationnée dans la VOC qu’en cas de pénurie (Doeke Roos, *Zeeuwen in de VOC*, Middelburg, Stichting VOC Publicatie, 1987, p. 128). La livre vaut près de 468 grammes en Zélande. On considère que la quantité de pain était identique pour tous et sur toute la période. Dans la marine de guerre, le matelot pouvait compter sur une ration de pain et de bière augmentée d’un quart environ.

58 Des mesures coercitives étaient prises par les États-Généraux pour limiter l’armement en course tant que les effectifs pour la marine de guerre n’étaient pas complets.

59 Traduction littérale : vendeurs d’âmes.

60 Loueur ou patron de dortoir.

61 Sur la prostitution, voir Lotte van de Pol, *Het Amsterdams Hoerdom. Prostitutie in de zeventiende eeuw*, Amsterdam, Wereldbibliotheek, 1996, et Annette de Wit, *Leven, werken en geloven in zeevarende gemeenschappen*, Amsterdam, Aksant, p. 171.

62 Ces reconnaissances de dettes vont de 40 à 200 florins, et de 18 à 300 florins pour ceux de la VOC entre 1600 et 1650 : voir J. Verhees van Meer, *De Zeeuwse Kaapvaart tijdens de Spaanse successieoorlog*, op. cit., p. 50, et Herman Ketting, *Leven, werk en rebellie aan boord van Oost-Indiëvaarders (1595-1650)*, Amsterdam, Het Spinhuis, 2002, p. 61-64.

Ces personnes jouent surtout un rôle en direction des marins étrangers à la province qui ne savent pas à qui s'adresser pour trouver un emploi. Des femmes de marins exercent parfois cette profession de *zielverkoper* comme complément de rémunération⁶³. Ce ne sont pas les seules prestations de services qui existent. Le transbordement des navires fait vivre des porteurs (*sjouwer*) qui amènent les marchandises dans des entrepôts souvent loués⁶⁴. L'une des particularités rencontrées dans la course zélandaise est l'existence d'assurances pour ces navires corsaires⁶⁵, chose peu surprenante au vue de l'usage fait de ces navires.

66 L'état de guerre ne signifie pas forcément la fin des activités commerciales. Un premier indice du maintien des flux commerciaux se trouve parmi les prises faites par les corsaires français, qui montrent la poursuite des échanges de la Zélande avec ses marchés traditionnels⁶⁶. Le second indice se trouve dans l'utilisation du régime des passeports et des neutres. Entre 1705 et 1710, 366 passeports à destination de Bordeaux sont accordés à des navires provenant de Zélande sur un total de 2 237 navires néerlandais⁶⁷. S'agissant des puissances neutres, notamment les États hanséates et scandinaves, les guerres de 1688 à 1713 ont favorisé l'essor de leurs flottes commerciales⁶⁸. Le système des passeports et l'essor des neutres ne sont pas sans influence sur le résultat financier et économique de la course⁶⁹. Dans le cadre d'une vision mercantile, la guerre de course n'est que la poursuite d'un commerce légal en temps de guerre tout en minant celui de l'État ennemi. Or, les modalités évoquées ci-dessus semblent dans un premier temps limiter le champ d'action de la course. L'interdiction de commercer avec la France prise en 1689 conduit à une controverse entre les États de Hollande et ceux de Zélande, s'agissant notamment des libertés commerciales et de l'action corsaire. Un marché est tout particulièrement visé, celui du vin et des eaux-de-vie. La Zélande, qui

63 A. De Wit, *Leven, werken en geloven...*, *op. cit.*, p. 89-92 et 139-140.

64 Dans le livre de compte du *Dolfijn* de 1705-1706, la location de l'entrepôt coûte près de 408 florins.

65 J. Verhees van Meer, *De Zeeuwse Kaapvaart tijdens de Spaanse successieoorlog*, *op. cit.*, p. 33 : le taux est de 14 à 18 % ; le coût est de 5 042 florins pour le *Dolfijn* et de 12 000 pour l'*Amsterdamse Fortuijn*.

66 AN, fonds Marine, G/5/218 et G/5/219 : voir les différentes décisions prises par le conseil de la Marine qui illustrent ce maintien commercial, tels que la mainlevée de l'*Empereur de Zierikzee* ayant un passeport pour aller chercher du vin à Bordeaux ; la validation des rançons ou des bonnes prises du *Concorde* de Zierikzee ou l'*Espérance* de Zierikzee revenant d'Angleterre, du *Saint-Pierre* de Zierikzee allant de Rotterdam à Gijon en passant par Ostende, du *Soleil Levant* de Zierikzee à destination de la Norvège.

67 John Selwyn Bromley, « The North Sea in Wartime (1688-1713) », dans *Corsairs and Navies 1660-1760*, London/Ronceverte, Hambledon Press, 1987, p. 270-299.

68 *Ibid.*, p. 270-299 ; Leos Müller, *Nordic Neutrals and Anglo-French Wars 1689-1815*, en ligne : <www.helsinki.fi/iehc2006/papers1/Muller36.pdf>.

69 Le nombre des prises diminue entre 1703 et 1705.

cherche à redonner à Middelburg sa place perdue de marché du vin pour le pays, défend une prohibition de ces produits, qui ne peuvent dès lors pénétrer le marché national et l'hinterland européen que grâce aux prises des corsaires et des navires de guerre. La Hollande est favorable au principe de la liberté du commerce, d'où son soutien aux neutres, familiers des ports d'Amsterdam et de Rotterdam, et au système des passeports⁷⁰. Durant la guerre de Neuf Ans, les importations d'alcools provenant de la course et de la contrebande, activité fortement zélandaise, représentent près de 10 % des importations annuelles de la décennie 1680⁷¹. Il est certain que la course servit à dissimuler des opérations illicites telles que la contrebande ou la traite. En 1677, Nicolas van Hoorn prend une commission pour un navire qu'il destine en réalité à une campagne de traite et de contrebande sur les côtes africaines. Entre 1702 et 1713, des commissions ont été délivrées à 38 navires réalisant 79 voyages de traite et de la contrebande à destination de l'Afrique⁷². Comme on le verra, les liens entre course et contrebande sont ténus parmi les investisseurs. La guerre de course est par ailleurs une manière opportuniste de poursuivre des relations commerciales. En octobre 1674, deux corsaires zélandais qui effectuaient un voyage vers l'Espagne sont pris avec à leur bord du vin, du poivre, de la poudre, et d'autres marchandises⁷³. La prise du convoi de Smyrne en 1693 affecte les marchands hollandais. Les négociants zélandais en profitent en employant les corsaires dans la zone pour y exercer des opérations commerciales au détriment des concurrents hollandais⁷⁴ ! Les compagnies de commerce (VOC, WIC) demandent des commissions de course pour couvrir la possibilité de réaliser une prise occasionnelle qui peut se révéler lucrative. Ces réalités économiques de la guerre de course nous invitent à étudier maintenant les acteurs de celle-ci, qu'ils soient à bord des navires ou financent les opérations⁷⁵.

70 J. Francke, *Utilitey voor de Gemeene Saake*, op. cit., p. 6 ; J. Verhees van Meer, *De Zeeuwse Kaapvaart tijdens de Spaanse successieoorlog*, op. cit., p. 74-75 et 109-118.

71 J. Francke, *Utilitey voor de Gemeene Saake*, op. cit., p. 7.

72 R. Paesie, *Loorendrayen op Africa. De illegale goederen en slavenhandel op West-Afrika tijdens het achttiende-eeuwse handelsmonopolie van de West-Indische Compagnie 1700-1734*, Amsterdam, De Bataafsche Leeuw, 2008.

73 AN, fonds Marine, B/3/17 fol. 284-288.

74 J. Francke, *Utilitey voor de Gemeene Saake*, op. cit., p. 146-155.

75 Au vu de ces éléments, il faudrait, pour avoir une réelle évaluation de l'économie de la course, ajouter le produit des opérations commerciales de ces navires armés en course. Entre 1672-1674 et 1688-1697, respectivement 60 et 33 capitaines ne font aucune prise, soit qu'ils aient été pris eux-mêmes, soit qu'ils aient été destinés à une campagne qui n'était pas corsaire. Sur la période 1702-1713, 91 campagnes se concluent sans aucune prise.

L'IMPACT ÉCONOMIQUE DE LA GUERRE DE COURSE SUR LES HOMMES À BORD ET LES PROMOTEURS À TERRE DE CETTE ACTIVITÉ

Il est possible d'appréhender le rôle économique de la course parmi la population maritime de deux façons. La première concerne les gains directs et indirects apportés par cette activité. La seconde revient à tenter de mesurer la part de l'emploi corsaire au sein des autres activités, en considérant également les origines géographiques et les conditions familiales. Les revenus de la course comportent une part fixe – le solde mensuel – et une part variable – primes et récompenses diverses – complétée par d'autres ressources – fraude, trafic – ou diminuée des amendes et autres punitions. Cette typologie existe dans les autres branches maritimes. Toutefois, la rareté des informations sur les deux derniers éléments ne permet de réaliser de véritables comparaisons entre les secteurs maritimes que sur la part fixe⁷⁶.

Tableau 4. Salaire mensuel de différents secteurs maritimes entre 1650 et 1740⁷⁷

Salaire en florins	Corsaire	Marine	Marine	VOC	WIC
	1689-1713	1668-1670	18 ^e	1650-1740	1674-1740
Matelot	10-20	10-12	11-18	7-12	8-16
Cuisinier	20-28	18-21	16-20	20-24	16-20
Écrivain	25	14-16	15		
Chirurgien	13-25	19-24	24-30	21-38	20-36
Quartier-maître	19	14	15	14	
Pilote	40	30-36	30-36	> 50	30-50
Garçon/Mousse	6-12	4	4-7	4-6	5-7
Capitaine	72 ? en 1747		30	60-80	50-100

68

76 J. Francke, *Utilitey voor de Gemeene Saake*, op. cit., p. 105-107, et J. Verhees van Meer, *De Zeeuwse Kaapvaart tijdens de Spaanse successieoorlog*, op. cit., p. 54-55. Les primes sont définies par le placard du 10 octobre 1673 : la récompense pour une capture est fixée à 1,5 % du revenu, en plus du *buittgeld* (équivalent néerlandais du *pluntrage*) et de l'argent provenant des ancres, cordes, voiles pris sur les navires et les caisses de l'équipage. L'argent provenant du *pluntrage* (dit aussi petite piraterie), qui consiste en la saisie par un membre de l'équipage corsaire de ce qui appartient à son homologue se trouvant sur le navire pris, est partagé entre les hommes en 1673 mais, à la fin du XVII^e siècle, il représente un pourcentage du revenu net et est détaché de tout le matériel récupéré sur le navire. Le quartier-maître assure la distribution. On connaît le partage du *buittgeld* sur le navire le *Dolffijn* : l'indice de référence est le matelot ; un mousse reçoit 4/6^e de la part d'un matelot et les officiers 11/6^e. Pour le premier voyage, les officiers reçoivent 28 florins, les matelots 15 et les mousques 9. D'autres primes existent, ainsi que des amendes pour non-respect de la discipline – ivresse, paresse, insubordination.

77 Nous avons compilé plusieurs sources et corrigé certaines estimations. Concernant la marine, voir Doeke Roos, *Twee eeuwen varen en vechten 1550-1750. Het admiralengeslacht Evertsen*, Vliissingen, ADZ, 2003, p. 281 ; J. R. Bruijn, *The Dutch Navy of the Seventeenth and Eighteenth Centuries*, Columbia, University South Carolina Press, 1993, p. 171 ; Karel Davids, *Maritime Labour in the Netherlands, 1570-1870* ; Jaap R. Bruijn, Paul C. Van Royen et Jan Lucassen (dir.), *Those Emblems of Hell? Europeans Sailors and the Maritime Labour Market 1570-1870, Research in Maritime History*, 13, St-John's Newfoundland, édité par l'International Maritime Economic History Association, 1997, p. 67 ; pour la VOC, voir K. Davids, *Maritime Labour in the Netherlands, 1570-1870*, op. cit., p. 69, et H. Ketting, *Leven...*, op. cit., p. 54-61. Concernant la WIC, ces chiffres sont donnés par J. Francke et corroborés par R. Paesie.

Tableau 5. Salaire annuel dans différents métiers de la mer
d'un matelot et de quelques métiers pratiqués à terre (en florins)⁷⁸

Pêche au hareng en 1658	Pêche au cabillaud 2 nd e moitié du XVII ^e siècle	Pêche à la baleine 1651	Commerce 1660-1710	Manœuvre	Artisan
96	98-168	114	120-180	206	360-405

Le salaire mensuel des équipages corsaires est légèrement supérieur à ceux de la marine de guerre et des compagnies de commerce, excepté pour les capitaines, pilotes et chirurgiens de bord (tableaux 4 et 5). Cependant, si l'on met ces chiffres en rapport avec la durée de la campagne théorique⁷⁹, un matelot sur un corsaire gagne moins que celui qui embarque pour une campagne de pêche au cabillaud ou à la baleine, ou qui sert sur un des navires des compagnies de commerce. La différence est en réalité moins forte, car certains matelots s'engagent sur un corsaire comme grenadier⁸⁰, ou réalisent une seconde campagne.

Si l'état de guerre restreint les offres d'emplois et peut orienter les marins vers la course, force est de reconnaître que se maintiennent d'autres activités – traite, contrebande, commerce vers les Indes orientales, marine de guerre – qui pourraient attirer les gens de mer. Or, c'est la guerre de course que privilégient les marins zélandais⁸¹.

Tableau 6. Emploi de marins et de matelots en Zélande⁸²

	1672-1678	1688-1697	1702-1713
Corsaire	?	3667	3916
Marine de guerre amirauté de Zélande	?	3396	< 3396
VOC chambre de Zélande	500-650	540-700	710-910

78 A. de Wit, *Leven, werken en geloven...*, op. cit., p. 125. Le calcul est établi pour une année ou une campagne complète. Or, celle-ci varie de huit mois pour la pêche au hareng à six pour la pêche à la baleine et une année pour le cabillaud. Concernant le commerce, c'est une année ; pour ceux à terre, il s'agit de 275 jours de travail.

79 Une campagne de course peut être plus longue du fait du théâtre d'opérations, ou de ce que le navire poursuit une activité commerciale, voire sert d'auxiliaire à la marine de guerre.

80 Ils perçoivent alors un salaire de 17 florins. En s'engageant comme grenadier, un matelot contourne les restrictions étatiques imposées parfois à la course.

81 Les corsaires zélandais seraient environ 7 000 en 1703 et 4 600 en février 1705.

82 Après 1697, les besoins de la marine de guerre sont moindres. Pour la VOC, le calcul est le suivant : le nombre de navires armés à destination de l'Asie pour les trois périodes de conflits – soit respectivement 32, 43 et 68 navires – est multiplié par le nombre de membres à bord – 180 à 230 marins et soldats – et divisé par la durée du conflit – respectivement 8, 10 et 12 ans. On applique ensuite un ratio de 70% de marins et officiers de marine en nous basant sur ce qu'indique Jan Parmentier dans son livre *Uitgevaren voor de Kamer Zeeland*. Les sources sont le site internet sur la VOC ainsi que J. R. Bruijn, « De personeelsbehoefte van de VOC overzee en aan boord, bezien in Aziatisch en Nederlands perspectief », *Bijdragen en Mededelingen betreffende de Geschiedenis der Nederlanden* [1976], 1991, p. 218-248. Cependant, du fait de la longueur des expéditions, il faudrait augmenter ce chiffre de ceux sur les navires situés en Asie ou sur le retour, de 15 à 25 % (information aimablement transmise par J. R. Bruijn).

Tableau 7. Origines géographiques des équipages de divers secteurs maritimes en Zélande⁸³.

	Marine de guerre		VOC chambre		Corsaire
	1667-1670	1688/1697-1709	1640-1649	1700-1720	1688-1697
Zélandais	70 %	39,5 %-37 %	40 %	10-23 %	60,3 %
Reste des Pays-Bas	12 %	24,5 %-18 %	30 %	77-90 %	23,7 %
Étranger	~18 %	32,4 %-44 %	22 %		16 % ¹
- dont des Pays-Bas du Sud	9 %	8 %-2 %	< 5	10-15 %	4,6 %
Inconnu	Faible	3,6 %-1 %	8 %		-

70

Entre 1680-1720, les États-Généraux comptent près de 52 000 marins et autres personnels servant à bord de navires⁸⁵. La course emploie 7 à 8 % d'une main-d'œuvre maritime estimée pour la Zélande à près de 10 000 personnes en 1680⁸⁶. Le taux d'emploi par la course atteint ici les 20-22 % et peut monter jusqu'à 42 %⁸⁷ ! La division du travail à bord des bateaux de la VOC montre que les Zélandais y occupent plus fréquemment les postes d'officiers, d'officiers marinières ou de matelots qualifiés, autrement dit des postes rémunérateurs. Cette répartition, qui se retrouve sans doute à l'identique sur les corsaires⁸⁸, est à prendre en considération afin de mesurer le rôle de la course parmi la population. En appliquant ici les données provenant d'autres provinces sur la structure familiale⁸⁹, environ 10 à 20 000 personnes, entre 1688 et 1713, tirent l'essentiel ou une partie de leurs revenus de la guerre de course⁹⁰.

S'agissant des personnes intéressées directement par les armements corsaires, la question est de savoir si la guerre de course a été rentable et si elle constitue leur unique source de revenu. La réponse est assurément complexe. Concernant

83 J. Francke, *Utlitey voor de Gemeene Saake*, *op. cit.*, D. Roos sur la famille Evertzen, p. 280 ; pour la VOC, H. Ketting, *Leven...*, *op. cit.*, p. 49 et J. Parmentier.

84 Les rôles d'équipage utilisés par J. Francke ne mentionnent pas de Français. Pourtant, certains sont recrutés dans les geôles néerlandaises. Des Français sont donc présents sur les corsaires zélandais. En février 1689, Jean Bart capture un capre dirigé par Petit, un Rochelais. En 1697, le *Neptune* est dirigé Pierre Valantin Rochard de La Rochelle. Voir AN, fonds Marine, B/4/6 et B/3/133, où l'on trouve une liste de 17 marins français protestants pris sur des navires de Zélande en 1705.

85 Un état général de tous les gens de mer du royaume de France et leur destination daté de 1679 dénombre 61 417 gens de mer.

86 Information donnée par L. H. Remmerswaal ; J. Francke indique 5 000 marins.

87 On applique le taux de 60 % de Zélandais à l'effectif des gens de mer employés par la course.

88 J. Francke n'a pas établi cette typologie d'information.

89 Sur la période 1630-1649, 18 à 22 % des marins néerlandais employés sur les navires de la VOC sont mariés. C'est moins pour les étrangers, excepté ceux des territoires allemands. Pour les marins de Schiedam, Maassluis et Ter Heide au XVII^e siècle, qui servent surtout sur les navires de pêche et de commerce, le taux est de 68 à 80 % (A. de Wit, *Leven, werken en geloven...*, *op. cit.*, p. 100 et H. Ketting, *Leven...*, *op. cit.*, p. 53). Étant donnée la faiblesse de la part des étrangers dans la course, nous estimons à près de 55-60 % la part des corsaires mariés. Par ailleurs, la taille des ménages est de 4 personnes environ (A. de Wit, *Leven, werken en geloven...*, *op. cit.*, p. 183-185).

90 À la fin du XVII^e siècle, la Zélande compte 85 000 habitants. La course ferait vivre ainsi 12 à 23,5 % de la population.

les investisseurs en course, figurent au premier plan ceux que Johan Francke appelle *koopmanreder*, que l'on pourrait traduire par « armateur-négociant ». L'armement s'effectue sous forme d'une société ou *rederij*, où chaque associé détient une part du capital de celle-ci au prorata de son investissement⁹¹. On a ici une dilution du risque entre plusieurs membres et pour chacun d'eux une modalité de protection de son capital, dès lors qu'il est réparti entre plusieurs armements. Les actionnaires désignent un *boekhouder* chargé de l'administration et des relations entre les organismes et les fournisseurs⁹². Le choix se porte souvent sur un des armateurs à l'origine de la structure. En contrepartie de son travail, il est rémunéré par une somme représentant 1 % des dépenses engagées et du revenu brut. Hermannus van de Putte reçoit ainsi, lors du second voyage du *Dolfijn*, 190 florins sur les dépenses, 894 sur les recettes et un tonneau de vin valant plus de 40 florins, soit au total plus que le 1/64^e de sa part dans cet armement. Jan Walrand Sandra perçoit sur le premier voyage du *Kleine Peerl* et du *Grote Peerl* 5 500 florins sur les recettes, plus que le 1/64^e de sa part (5 280 florins). La rareté des livres de comptes conduit à n'avoir que des informations parcellaires sur le retour sur investissement dans le domaine de la course : s'agissant du *Dolfijn*, le bénéfice réalisé est de 300 % par rapport à la somme investie⁹³. Le calcul du gain moyen par armateur est possible⁹⁴ mais, du fait de la sociologie des investisseurs et de la diversité des situations, il n'est pas réellement pertinent. À côté d'une majorité d'investisseurs occasionnels, la guerre de course regroupe un noyau de professionnels : des capitaines et des négociants⁹⁵, des membres du patriciat. Le capitaine est un élément capital dans la réussite de l'expédition ; il peut monnayer son expérience, selon son succès et son comportement face à l'adversaire. Le bon capitaine corsaire est un homme rare : sur les 184 actifs entre 1672-1674, 25 avaient déjà combattu durant le

91 Les parts du navire varient de 1/2 à 1/128^e. Les capitaines participent à l'armement ; ainsi, dans le testament de 1712 de Gerrit van der Port, il apparaît que celui-ci détient 1/64^e dans le *Nouveau Neptunus*, 1/16^e dans le *Zélandia*, 1/128^e dans le *Griffon*, 1/64^e dans le *Mercurie Volant*, 1/16^e dans le *Dauphin Bleu* et 1/64^e dans un autre navire.

92 J. Francke, *Utilitey voor de Gemeene Saake*, *op. cit.*, p. 58-60.

93 J. Matyn, *Het rendement van de Zeeuwse Kaapvaart...*, *op. cit.*, p. 91-93.

94 Une mesure grossière consisterait à prendre le revenu net de la course, déduction faite de tous les frais et dépenses, donc y compris l'achat du navire et les salaires, divisé par le nombre d'investisseurs connus, faisant fi des pertes. Mais l'absence de données fiables concernant le montant intégral des dépenses et le nombre exact d'investisseurs compromet ce calcul. Au chapitre 10 de son ouvrage, J. Francke indique que le revenu moyen d'une prise passe de 4 940 florins nets pour 1672-1678, à près de 7 240 florins pour 1688-1697 et 11 751 florins pour 1702-1713.

95 Pour 1689-1697, J. Francke identifie 103 *boekhouders* et *aandeelhouders* (actionnaires) ; mais il estime qu'ils seraient une centaine de plus. Pour 1702-1713, ils sont 212, dont 67 déjà actifs dans le précédent conflit.

précédent conflit⁹⁶. La course ne permettait pas de réaliser systématiquement de gros gains ; qui plus est, cette activité étant liée à la conjoncture internationale, elle n'était pas pratiquée de manière continue. Aussi, nombreux sont ceux qui par la suite servent comme capitaine dans la marine marchande, la marine de guerre, la WIC, la VOC, la traite ou le commerce illégal. Cette diversité des emplois se retrouve dans la diversité des investissements des armateurs.

Une entreprise corsaire exigeant un important capital de départ, seules les personnes habituées à prendre des risques et bénéficiant d'une garantie de ressources provenant d'autres secteurs, peuvent envisager d'y investir. Les autres secteurs d'investissements qui offrent des possibilités de revenus sont, en temps de guerre, le commerce des armes, la contrebande, la traite ou le commerce colonial. Toutefois, il est difficile de savoir si la course n'a été qu'un moyen de réinvestir des capitaux provenant d'autres activités, ou si le succès de certains armements a conduit à une accumulation de capital permettant une diversification du patrimoine. En effet, 112 marchands zélandais impliqués dans la course au XVIII^e siècle le sont dans la contrebande et la traite, soit la moitié de ceux impliqués dans ces commerces. Certains n'ont fait que réinvestir les profits de la course, d'autres ont combiné les deux : 42 avaient déjà investi dans cette activité avant 1702 comme Hermannus van de Putte, Pieter de la Rue ou la famille Christiaense⁹⁷. Plusieurs investissent dans les compagnies de commerce : entre 1688 et 1713, au moins 14 armateurs détiennent des actions dans la WIC, 12 dans la VOC ; en 1720, on en dénombre 6 dans la MCC⁹⁸ leur permettant d'occuper des fonctions de direction, tels Hermannus Van de Putte qui apporte 159 000 florins et Pieter de la Rue qui verse 207 000 florins⁹⁹. Ce dernier fut un des directeurs de la WIC de la Chambre de Zélande et de la Directie Levantse

72

96 Johan Francke, « Ni patriotes, ni pirates, les capitaines corsaires de Zélande à la fin du XVII^e siècle », *Revue historique de Dunkerque et du littoral*, 37, 2004, p. 281-318.

97 À Bristol, sur les 505 investisseurs dans la traite de 1688 à 1807, 42 % participent aussi à la course ; 80 % des marchands participant au commerce du sucre, du tabac et de la traite sont armateurs en course sur cette période. Par ailleurs, 55 à 65 % de ceux qui ont débuté dans la course cessent d'y recourir pour se spécialiser dans l'un des trois commerces – sucre, tabac, traite. Henning Hillmann et Christina Gathmann expliquent le déclin de la course anglaise par l'essor des opportunités et la diminution du rendement des profits de la course : voir leur texte non publié, *Commerce and Crime: States, Property Rights, and the War on Trade, 1700-1815*, consultable en ligne : http://web.mit.edu/econsocseminar/www/privateers_MIT20062.pdf, ainsi que *Overseas Trade and the Decline of Privateering*, <http://ssrn.com/abstract=1112111>.

98 Il s'agit de la *Middelburgse Commerciale Compagnie*, société créée en 1720 et liquidée en 1889. Elle était spécialisée dans la traite mais était aussi active dans le commerce transatlantique vers l'Afrique, et les pêches.

99 Harold van Damme, *Prosopografische analyse van directieuren-commissarissen en hoofdpaticipanten van de Middelburgse Commerciale Compagnie, 1720-1755*, mémoire d'histoire, Université de Gand, 2009.

Handel de Middelburg créée en 1696. On retrouve dans cette structure Thomas Bourse, Jan Walrand Sandra, François et Hermannus Christiaense.

Ceux qui participent à la guerre de course cherchent à maximiser les profits de diverses manières. Pour plusieurs marchands, l'armement du navire est l'occasion de vendre leurs produits et services¹⁰⁰. Il a été signalé la relation particulière avec la production de poudre¹⁰¹. En 1701, un moulin explose avec son stock de 80 000 livres de poudre, soit une perte de près de 100 000 florins¹⁰² ! On retrouve ici deux caractères typiques des armateurs en course : l'intensité capitalistique et la prise de risque.

La guerre de course constitue la seule possibilité en temps de guerre d'acquérir des biens, parfois interdits, permettant de commercer et d'exporter vers l'intérieur de l'Europe et l'Europe du Nord. Les prises sont vendues aux enchères¹⁰³. Sur la période 1688-1697, près de 217 marchands, dont 40 participants à la course, ont acquis un navire ; certains agissent comme intermédiaires afin de les restituer à leurs propriétaires – Buteux & Sandra, Copijn & Terwe, Archer & Nolan –, voire de poursuivre une activité commerciale de contrebande – Verborre¹⁰⁴. La typologie des produits vendus confirme que la course permet la poursuite des activités commerciales. Entre 1688 et 1713, les principaux biens vendus sont les vins et eaux-de-vie, le sel, des biens manufacturés, notamment de luxe, le sucre, un peu de tabac et de cacao, notamment après 1702, et des textiles¹⁰⁵. Sur la période 1688-1697, on dénombre 625 marchands actifs dont de grandes compagnies de marchands – Archer & Nolan, Telle & Compagnie, Johannes et Anthony Vlaming, les frères Sautijn, Buteux & Sandra, Copijn & Terwe –, ainsi que la VOC et l'Amirauté. Parmi ces acheteurs, 64 sont armateurs ou actionnaires de navires en course. Les principaux sont Jan Copijn, Jacobus Drabbe, Abraham Biscop, Pieter Macaré, Marcq Fletcher, Isaac et Abraham den Heldt, Jan Macquet, Caspar Romburg, Aarnout Thijlenus, Pieter Thijssen, Hendrik Tulleken, Jan Verborre, les frères Sautijn et Hermannus Vessuij. Les achats qu'ils réalisent sont considérables : en 1693, ceux des frères Sautijn,

¹⁰⁰ Des marchands participent à la course en s'engageant comme cautionnaires lors de la demande de lettres de marque ou dans le cas d'une assurance. Des liens avec les institutions financières existent : Johan Boudaen Courten, H. van de Putte sont directeurs ou greffiers de la Wisselbank de Middelburg, tandis que P. de la Rue, J. W. Sandra et les frères Christiaense sont membres d'une société d'assurance (J. Francke, *Utilitey voor de Gemeene Saake*, op. cit., p. 366).

¹⁰¹ J. Francke a repéré 19 armateurs en course qui ont investi dans ce secteur industriel.

¹⁰² Entre 1691 et 1702, un moulin à poudre vaut entre 48 et 60 000 florins, et une livre de poudre entre 15 stuivers et 4 florins.

¹⁰³ J. Francke, *Utilitey voor de Gemeene Saake*, op. cit., p. 221 sq.

¹⁰⁴ Des lettres de changes circulaient via les échanges de prisonniers : J. Francke, *Utilitey voor de Gemeene Saake*, op. cit., p. 351.

¹⁰⁵ J. Francke signale que 11 % des prises sont sur ballast.

qui représentent 8 % des ventes de Middelburg, permettent de construire deux frégates corsaires¹⁰⁶ !

Ces marchands se spécialisent dans certains produits :

- le commerce du sucre pour Johan Boudaen Courten, Jacobus Drabbe, Daniel Fruijtier, Daniel Schorer, Caspar Romburg ;
- les produits coloniaux pour Jacobus Drabbe, Michiel Verpoorte, Thomas Bourse ;
- le sel pour les frères Vlaming, Jan Macquet et Jan Verborre ;
- des produits manufacturés pour Abraham Biscop, Thomas Bourse.

Cela est particulièrement clair pour les vins et alcools car, sur les 34 négociants en eaux-de-vie que compte la ville de Middelburg, 18 sont des armateurs en course : Buteux & Sandra, les frères den Heldt et Sautijn, Pieter Macaré, Jan Macquet, Jan Verborre.

74

Ces produits connaissent des prix élevés. Entre 1690 et 1694, le tonneau de vin se négocie, en fonction de sa qualité, entre 102 et 504 florins. Un tonneau de vin de Bordeaux passe de 186 à 420 florins, un tonneau de vin blanc de 200 à 360 florins. La guerre permet à la Zélande de retrouver sa place de marché aux vins, même si une grande partie de ceux-ci provient du Rhin. Ce bien n'est pas le seul à offrir un excellent revenu. Avec le sel, les céréales, le sucre, ils atteignent des sommets en 1709-1710, et ce n'est qu'en 1713 que l'on retrouve les prix de 1688. D'autres biens connaissent en revanche une baisse des prix comme le vinaigre, le cacao ou le tabac. La variation des prix peut influencer d'une certaine manière une campagne de course. Un bon corsaire choisit le port idéal en tenant compte de l'offre et de la demande pour le produit. Des prises sont ramenées en Grande-Bretagne, notamment à Londres, car le prix offert est supérieur à celui de la Zélande, notamment pour les vins de Bordeaux et le tabac. La prise du convoi de Smyrne fait augmenter le prix du café comme celui du mohair ; ces hausses ne sont pas étrangères à l'envoi à Smyrne de certains corsaires, comme Woutermans et Stroobant, à la demande de leurs actionnaires. La pénurie céréalière en France des années 1692-1694 provoque une inflation du prix des céréales en Zélande : en 1694, un last de blé vaut 198 florins, contre 103 en 1690. Il s'ensuit une contrebande à destination de la France via l'Escaut, Breda, Liège et Maastricht.

Au final, la course a-t-elle enrichi ses armateurs et ses financiers ? La réponse est difficile à donner. À côté des succès – ceux de Pieter de la Rue et d'Hermanus van de Putte leur rapportent respectivement 868 879 florins et 1 825 089 florins – il y eut des faillites retentissantes, comme celles de Benjamin

¹⁰⁶ En 1702, ils achètent 30 % des biens vendus à Middelburg.

Raule ou des Sautijn. En 1720, la situation financière de cette famille est difficile et Jacob, qui a perdu 7 frégates au cours du dernier conflit, doit vendre sa maison. Il attend des primes qui doivent lui être versées par l'amirauté à la suite de la capture d'un barbaresque par ses capitaines en 1707. La somme lui est versée mais n'empêche pas la famille de se trouver ruinée pour plusieurs raisons : elle avait placé l'essentiel de ses revenus dans la course, réalisant ses armements sur fonds propres avec peu de partenaires, ayant par ailleurs peu investi dans les compagnies de commerce ou des secteurs industriels. Surtout, aucun membre n'a exercé de fonctions administratives et politiques. Ce n'est pas le cas de beaucoup d'autres armateurs en course, qui exercent des fonctions dans l'Amirauté – Johan Steengracht est secrétaire de l'amirauté, les frères Den Heldt et Isaac Hurgronje sont des maîtres de vente – ou des mandats politiques de maire – Hermannus van de Putte pour Middelburg et Abraham Huijge pour Veere. Daniel Tullekens, receveur général de Zélande en 1704, est aussi commissaire député aux États-Généraux et maire de Middelburg. Sur un échantillon de 120 négociants, armateurs et régents participants à la guerre de course, 86 tirent des revenus de plusieurs activités, entreprises ou placements. Si les matrices fiscales donnent la position parmi la bourgeoisie locale ainsi que les revenus du patrimoine, elles sont incomplètes, sujettes à fraude et n'indiquent pas forcément la nature ni l'origine des ressources. La guerre de course a pu enrichir certaines familles mais, comme le disait un *boekhouder*, « tout ce qui brille n'est pas d'or ».

Depuis une dizaine d'années, les travaux réalisés sur la piraterie et la guerre de course offrent de nouvelles perspectives et analyses concernant les aspects juridiques et économiques de ces activités¹⁰⁷. Dans cet article consacré au cas de la Zélande, on voit que la guerre de course a été complémentaire d'autres secteurs maritimes, telles que la contrebande ou la traite, assurant à la province une relative prospérité. Une certaine concurrence existe avec la VOC ou la marine de guerre. La fin de la guerre en 1713 et les évolutions politiques et économiques conduisirent la province à perdre progressivement de son éclat et à se (re)tourner vers un monde plus rural et plus agricole au cours du XVIII^e siècle et au début du XIX^e. La reconversion est intéressante et mériterait de mener des comparaisons avec d'autres régions. Au cours des guerres, de nombreux corsaires servent en réalité de couverture pour la poursuite d'activités commerciales, légales ou non. Vers la fin de la guerre, les armateurs zélandais, coutumiers de la prise de risque

¹⁰⁷ L'étude économique de la piraterie et de la course reste à faire en France, malgré les travaux d'André Lespagnol, de Jean Meyer, de Philippe Hroděj et de Patrick Villiers. On retrouve un essai de synthèse chez Jacques Péret, *Les Corsaires de l'Atlantique de Louis XIV à Napoléon*, La Crèche, Geste Éditions, 2012, p. 221-289. Pour une nouvelle approche économique et sociologique, voir les articles d'H. Hillmann et C. Gathmann, cités *supra*.

et à la recherche de nouveaux profits, poursuivent leurs investissements dans la traite, la contrebande, les compagnies de commerce¹⁰⁸, mais ils délaissent les investissements agricoles à l'inverse de ce qui se faisait avant 1665. En effet, entre 1590-1665, le drainage a permis de récupérer près de 39 000 hectares de terre en Zélande et Zeeuws-Vlaanderen pour un investissement de près de 15 millions de florins. Les entrepreneurs appartiennent à l'élite urbaine qui tire son capital du commerce et de la course ! Or, il n'y eut que 15 600 hectares de nouvelles terres gagnées entre 1665 et 1740¹⁰⁹.

Concernant les marins et capitaines, très peu deviennent des pirates, contrairement à ce qui se passait au XVII^e siècle. Beaucoup reprennent une activité parmi les compagnies de commerce, sur un navire à destination de la Méditerranée ou dans la traite et la contrebande. On rencontre ce schéma de reconversion à Saint-Malo comme à Ostende, avec la progression d'armements à destination des Indes orientales et de l'Amérique du Sud, voire de la pêche lointaine. Dans le cas anglais, la démobilisation après 1713 a provoqué une certaine crise parmi la population maritime favorisant une piraterie dans les eaux des Caraïbes, de l'Atlantique Nord et de l'océan Indien jusqu'au début de la décennie 1730¹¹⁰.

Bien des éléments restent à découvrir concernant le rôle de la course dans l'économie provinciale et il n'est pas encore possible de dégager une véritable évaluation¹¹¹. Cependant, la Zélande est-elle un cas unique dans lequel la guerre de course a eu une telle incidence ? La course ou la piraterie constituent-elles un modèle économique facteur de développement provincial pour toutes les franges maritimes et à toutes les époques¹¹² ? À cette problématique, qui revient

¹⁰⁸ La pêche ne redémarre pas : à Zierikzee, il ne reste que 30 unités en 1750. En 1717, la relance de la pêche au cabillaud à Flessingue échoue (P. Brusse, *Gevalen Stad...*, *op. cit.*, p. 51) ; la VOC décline à partir de 1740.

¹⁰⁹ Cette entreprise était tout aussi risquée que la course : voir P. J. van Cruyningen, « Profits and Risks in Drainage Projects in Staats-Vlaanderen, c. 1590-1665 », *Jaarboek voor Ecologische Geschiedenis*, 2005/6, p. 123-142, et Adrie de Kraker, « Zeeuws-Vlaanderen als strategisch manipuleerbaar landschap », *NEHA Jaarboek*, 2002, p. 32-48. Alors que la rente rurale reste élevée en Zélande jusqu'en 1670 et en Zeeuws-Vlaanderen jusqu'à la fin du siècle, le désintérêt est causé par une moindre quantité de terres recouvertes de limon et par une dépression du secteur agricole après 1700.

¹¹⁰ Marcus Rediker, *Between the Devil and Deep Blue Sea*, Cambridge, Cambridge University Press, 1987 ; *id.*, *Villains of all Nations. Atlantic Pirates in the Golden Age*, Boston, Beacon Press, 2004 ; Jean-Pierre Moreau, *Pirates*, Paris, Tallandier, 2006 ; *id.*, *Pirates au jour le jour*, Paris, Tallandier, 2009.

¹¹¹ Une étude concernant les réseaux de financement des armateurs et leurs rôles dans les institutions bancaires et d'assurance de la province, voire du pays, manque toujours.

¹¹² Michel Fontenay, « La place de la course dans l'économie portuaire : l'exemple de Malte et des ports Barbaresques », *Annales ESC*, 43, 1988, p. 1324-1329 et 1340 ; David J. Starkey, « The Economic and Military Significance of British Privateering, 1702-83 », *Journal of Transport History*, 9, 1988 ; Peter L. Wickins, « The Economics of Privateering: Capital Dispersal in the American War of Independence », *Journal of European Economic History*, 13, 1984,

à proposer une véritable histoire économique de la guerre de course, on ne peut que donner un éclairage. D'autres recherches restent à faire pour avoir une vision au niveau micro- mais aussi macro-économique du rôle de la guerre de course sur le long terme.

p. 392-393 ; Leïla Maziane, *Salé et ses corsaires (1666-1727). Un port de course marocain au XVII^e siècle*, Mont-Saint-Aignan/Caen, Publication des universités de Rouen et du Havre/ Presses universitaires de Caen, 2007.

LES RELATIONS ENTRE LA JAMAÏQUE ET SAINT-DOMINGUE (1655-1700) : ÉCHANGES, RIVALITÉS ET DÉPRÉDATIONS

Philippe Hroděj

Maître de conférences à l'université de Bretagne occidentale

À insister sur l'antagonisme qui oppose l'Angleterre et la France, la nécessaire collaboration des débuts de la colonisation n'est pas suffisamment mise en avant. Comme cela s'est produit dans le cas des petites Antilles, particulièrement à Saint-Christophe (St. Kitts), l'implantation des deux nations au cœur du dispositif espagnol en Amérique n'a pu se réaliser qu'à travers des liens resserrés, bien que non dénués d'arrière-pensées respectives. Dans cette difficile construction, la flibuste, traduction de la course dans les eaux européennes, mais avec un gabarit différent, plus d'autonomie et une dérive plus prononcée vers la piraterie, constitue un élément indispensable, puisque assurant la survie des premiers colons. Les Anglais à la Jamaïque, les Français à Saint-Domingue développent leur possession au moins autant par le butin généré par les frères de la côte que par les cultures vivrières et le produit d'un commerce bien hésitant. Deux bases corsaires se mettent d'emblée en place, chacune avec ses spécificités propres : le Port Royal et l'île de la Tortue – à laquelle succéda le Petit-Goave. Longtemps complémentaires avant de devenir ennemies, elles forment un exemple original où la course joue un rôle moteur, en attendant la mise en place d'une économie de plantation.

UN MÊME CREUSET MAIS UNE DÉMOGRAPHIE À DEUX VITESSES

Les relations le plus souvent tumultueuses entre la Jamaïque et Saint-Domingue sont d'abord celles de deux colonies naissantes. Selon le plan d'invasion d'une partie de l'Amérique espagnole conçu avec de fortes nuances par Thomas Modyford, Lord Willoughby et Thomas Cage, Cromwell avait surtout assigné à l'amiral Penn de s'emparer de la flotte de l'argent (*silver fleet*), susceptible de financer entre autres choses le *Western Design* en recommençant les exploits de Piet Heyn. L'échec est double puisque les Anglais sont également obligés de renoncer à Santo Domingo.

En 1655, Penn et Venable, commandant des troupes à terre, se présentent devant la capitale d'Hispañiola avec une flotte imposante de 80 navires environ, gros et petits, anglais et hollandais, portant 4 500 marins, 3 000 soldats et 3 000 hommes supplémentaires cueillis en passant à la Barbade et aux Leeward Islands. La maladie et la faim ont certes fauché un millier d'hommes, mais le reste – 6 550 hommes –, qui se replie sur l'ancienne Santa Flora, a de quoi former plus qu'un embryon de colonie. S'emparer de la Jamaïque apparaît comme un moindre mal. Rendus maîtres du fort Caguaya – devenu Point Cagway, futur Port Royal en 1662 – et de la capitale Santiago de la Vega (Spanish Town), les Britanniques entreprennent la conquête totale de l'île qui prendra cinq ans. Ils imposent aux Espagnols les mêmes conditions que celles qu'ils avaient subies quinze années plus tôt à l'île de Providence : confiscation des terres et retrait des anciens occupants. Épidémies et privations abattent un millier d'hommes. Les Espagnols, leurs esclaves et les Nègres marrons en tuent tout autant : résultat de l'impéritie des chefs, de l'impréparation et de la mauvaise qualité des troupes. Mais, malgré les efforts de Christoval Aranaldo de Ysassi, créole devenu gouverneur, l'inévitable n'est que retardé. Les autorités cubaines ou mexicaines ne se pressent pas pour secourir l'île. Elles réagissent trop tardivement. Nonobstant les pertes, la colonie se maintient.

Un certain nombre de Portugais – qu'il faut traduire par *marranes* ou *sephardim* – demeurent et adoptent la nationalité anglaise. Cromwell n'a pas abandonné l'idée de conquérir, selon les plans de Cage, les Grandes Antilles puis l'Amérique centrale. Il expédie de nouvelles troupes d'Angleterre. Plus déterminant quoique moins visible, le Lord Protecteur met l'accent sur la culture de plantation imposant une politique de peuplement. Au gré des décisions et des répressions, dès 1656, des prisonniers royalistes partent comme engagés, un millier de filles à marier et autant d'adolescents irlandais prennent le même chemin. Quelque 300 colons arrivent de la Nouvelle-Angleterre. Un parti de Nièves de 1 600 personnes choisit le Port Morant (1657)¹. L'effort se poursuit au moment de la Restauration. Thomas Modyford prend son poste de gouverneur avec 800 Barbadiens qui auraient dû s'établir à Hispañiola. La létalité est épouvantable. Une épidémie de dysenterie fait rage emportant durant plusieurs mois 140 habitants par semaine ; 75 % des colons venus de Nièves décèdent en trois mois².

1 Aujourd'hui, Nièves appartient à la fédération de Saint-Christophe-et-Nièves réunissant deux îles dont le nom anglais est St. Kitts and Nevis.

2 Clinton V. Black, *The Story of Jamaica from Prehistory to the Present*, Londres, Collins, 1965, p. 47.

Cependant, la population de la Jamaïque atteint 7 000 Blancs en 1673, Charles Frostin l'estimant même à 7 764³.

Les nouveaux occupants ont repris à leur compte la production espagnole. Les principales denrées sont le cacao, l'indigo et les cuirs verts⁴. Très vite, l'expérience importée de la Barbade et des Leeward Islands porte ses fruits. On commence à fabriquer du sucre. Dunn avance une production de 500 tonnes dès 1669⁵. Cette production est multipliée par plus de quatre en moins d'une décennie. En 1675, selon Gardner, 70 petites plantations roulent⁶. Un mémoire datant de la même année mentionne 30 sucreries fournissant 1 50 000 à 200 000 livres de sucre par an tandis que 50 autres, plus petites, en produisent 100 000, et que 40 seront bientôt prêtes à rouler : de quoi atteindre les 2 259 tonnes avancées par Dunn en 1678. Il est dit qu'avec les commodités et la terre neuve, une sucrerie qui comprend 60 nègres fait plus de profit qu'une à 100 esclaves ailleurs⁷. C'est dire si le besoin en esclaves s'est d'emblée fait sentir. Dès 1657, William Brayne, l'un des trois commissaires mandatés par Cromwell durant la conquête et expédié à la fin de 1656 pour commander l'île, plaide pour une traite négrière active. Il argue que le climat est difficile pour les engagés et que les maîtres achetant leurs esclaves, ils seront obligés d'en prendre un peu plus soin pour les conserver en état de travailler. Curtin mentionne 1 400 esclaves en 1658, 9 500 en 1678⁸ : les Noirs sont d'ores et déjà plus nombreux que les Blancs.

C'est là sans doute la différence la plus marquante entre les deux colonies : le potentiel humain tant blanc que noir. L'évolution que connaît la Tortue puis la côte de Saint-Domingue, malgré une épopée conjointe liant les flibustiers des deux îles, n'est guère celle de sa libératrice involontaire. Dès l'origine, *Association Island*, refuge au mouillage commode, a été plutôt sous influence anglaise. À la fin de 1634, Ruy Fernandez de Fuenmayor fait massacrer les deux tiers des occupants – 195 tués. Cet acte, tout comme la reprise de l'île de Providence

- 3 Charles Frostin, *Les Révoltes blanches à Saint-Domingue aux XVII^e et XVIII^e siècles*, Rennes, PUR, 2008, p. 30 ; The National Archives, Public Record Office (désormais PRO), Colonial Office (désormais CO) 138/1. Le recensement de 1670, sans plus de détail, porte 15 000 habitants à la Jamaïque, femmes et enfants inclus. Ogeron, pour les besoins de la cause, n'hésite pas à indiquer 4 000 soldats, 8 000 à 9 000 habitants, soit douze fois plus que la colonie de la Tortue à ce moment-là (Archives nationales [désormais AN], Colonies C9a 1, fol. 33, lettre du 20 avril 1667).
- 4 Edward Bryan, *Histoire civile et commerciale des colonies anglaises dans les Indes occidentales*, trad. de l'anglais, Paris, Dentu, 1801, p. 112.
- 5 Richard S. Dunn, *Sugar and Slaves. The Rise of the Planter Class in the English West Indies, 1624-1713*, Chapel Hill, University of North Carolina Press, 1972, p. 203.
- 6 W. J. Gardner, *A History of Jamaica from its Discovery by Christopher Columbus to the Year 1872*, London, T. Fisher, s.d., p. 155.
- 7 PRO, CO 138/2, fol. 110. Observations sur l'état présent de la Jamaïque, 14 décembre 1675.
- 8 Philip D. Curtin, *The Atlantic Slave Trade. A Census*, Madison, University of Wisconsin Press, 1969, p. 59 ; Charles Frostin, *Les Révoltes blanches à Saint-Domingue aux XVII^e et XVIII^e siècles*, op. cit., donne ce chiffre pour 1673.

en 1641⁹ et la réduction en esclavage et au travail forcé d'équipages britanniques plus ou moins pirates forment le justificatif sur lequel repose le *Western Design*, la partie vengeance. Malgré un contingent de 340 hommes et femmes venus de Nièves, les Français prennent le contrôle de la Tortue à partir de 1640. François Le Vasseur, dépêché par le gouverneur de Saint-Christophe, tient l'île en despotisme jusqu'à son assassinat en 1651. Timoléon Hotman de Fontenay lui succède. En 1653, la population s'élève à 700 Français y compris les femmes et les enfants et 450 Noirs et Indiens. En janvier 1654, Gabriel Roxas Valle y Figuerisa oblige Fontenay à capituler. Cette fois, les Espagnols laissent derrière eux une garnison, mais pour peu de temps. C'est bien la menace représentée par l'escadre de Penn qui oblige les autorités de Santo Domingo à se concentrer sur la défense de la capitale d'Hispañiola.

82

L'année de la conquête de la Jamaïque correspond aussi à l'évacuation définitive des Espagnols de la Tortue (juin 1655). Tout est à recommencer, le peuplement est œuvre de patience. Saint-Domingue, faute de moyens financiers et de volonté politique, a privilégié le pétun, culture peuplante, susceptible de favoriser la constitution d'une milice importante, vitale pour cette colonie isolée, lointaine et menacée de toutes parts. La boucane apporte une dimension supplémentaire dans ce qui devient une colonie quasi militaire s'appuyant sur une production de tabac, de cuirs et de suif. Si cette situation autorise la survie voire l'offensive – expédition contre Santiago de los Caballeros en 1659 –, elle ne permet pas d'occuper le territoire constamment menacé par les *lanceros* et les demi-galères ibériques¹⁰. En 1667, Bertrand d'Ogeron, gouverneur, dénombre 25 habitations à la Tortue qu'on qualifiera de places à tabac. Il y en a assurément beaucoup plus sur le « continent », sur la côte du Nord et autour du Petit-Goave. Mais cela n'offre rien de comparable avec la révolution agraire qui se produit dans l'île voisine. Le pétun est certes une culture familiale, mais il y a pénurie de femmes. Rares sont celles qui traversent l'Atlantique : elles représentent moins d'un quart des adultes établis. Il y a à l'époque peu d'esclaves, encore moins de Noires, quelques Indiennes, toutes raflées sur les côtes cubaines, colombiennes ou vénézuéliennes pour les premières, yucatèques pour les secondes. En 1681, le premier véritable dénombrement donne 4 336 Blancs, dont la moitié se compose de serviteurs et d'engagés qui ne feront pas forcément souche et

9 L'île de Providence ou *old Providence* est située dans l'archipel et département colombien de San Andrés et Providencia.

10 Philippe Hroděj, « Par la pique et la demi-galère : l'Espagne ennemi naturelle des Domingoï (1660-1700) », dans Jörg Ulbert (dir.), *Ennemi juré, ennemi naturel, ennemi héréditaire. Construction et instrumentalisation de la figure de l'ennemi. La France et ses adversaires (XIV^e-XX^e siècle)*, Hambourg, Dobu Verlag, 2011, p. 259-274. Les *lanceros* espagnols sont organisés en cinquantaines qui patrouillent dans les bois et les savanes à la recherche de Français isolés, chasseurs ou planteurs.

forment une population particulièrement fragile et mouvante¹¹. La population blanche de Saint-Domingue est deux fois moins nombreuse que la population jamaïquaine. La population noire l'est quatre fois moins.

LE TEMPS DE LA PRUDENCE ET DE L'APAISEMENT

L'ultime reconquête de la Tortue par les Français s'est accompagnée d'une situation suffisamment floue pour que la Jamaïque puisse prétendre conserver des droits sur la petite colonie, ce dont elle ne se prive pas. Un petit parti mené par Élias Watt, portant commission de Brayne, débarque dans l'île désertée. À la même époque, un autre gouverneur portant commission de France s'établit à la Tortue, Jérémie Deschamps du Rausset (1657-1662)¹². La cohabitation entre Français et Anglais s'était maintenue vaille que vaille à Saint-Christophe. S'agissait-il de prendre la « Mère des Antilles » pour modèle, d'un plan très improbable pour évacuer l'élément britannique ou plus raisonnablement de préserver un peu plus l'indépendance de la colonie en optant pour deux maîtres ? Du Rausset reçoit en 1659 du Conseil d'État anglais une commission qu'il fait officialiser à la Jamaïque l'année suivante. Élias Watt, bon joueur ou trop affaibli, se retire en Nouvelle-Angleterre. Son gendre, James Arundell, n'a guère plus de succès en 1661, pas plus que le capitaine Langfort en 1663 au Petit-Goave¹³ : parmi les boucaniers, les Français ont pour eux la supériorité numérique aussi bien à la Tortue que sur le « continent ». Ils ont été très « refroidis » lorsque Langfort leur a parlé de droits à verser en échange de la protection contre les Espagnols¹⁴. Une dernière fois, le projet de reprise en main de la Tortue est évoqué mais le médecin de Charles II d'Angleterre, Henry Stubbs, consulté parce qu'il a passé deux ans à la Jamaïque, déconseille une telle tentative, avançant la nécessaire mise en valeur de la Jamaïque, le risque de conflit ouvert avec les boucaniers ainsi que le faible intérêt économique et stratégique de la place¹⁵. Les bonnes relations avec la France ne doivent pas être ternies : le roi d'Angleterre a trop besoin de l'argent et des maîtresses que lui envoie son cousin germain.

11 Philippe Hroděj, « Les esclaves à Saint-Domingue aux temps pionniers (1630-1700) : la rafle, la traite et l'interlope », dans Philippe Hroděj (dir.), *Les Esclaves et la plantation de l'établissement de la servitude à son abolition. Un hommage à Pierre Pluchon*, Rennes, PUR, 2008, p. 59-84.

12 A. Dujarric-Descombes et J. Durieux, « Deschamps du Rausset, boucanier et gouverneur de la Tortue au XVII^e siècle », *Bulletin de la section de Géographie*, 1925, p. 25-44. Voir AN, séries anciennes O17, fol. 7, commission donnée le 26 novembre 1656.

13 Michel Camus, « Histoire de l'île de la Tortue (1492-1803) », *Conjonction, revue franco-haïtienne*, n° 174/175, 1987, p. 6-151.

14 The National Archives, PRO, CO1/17, fol. 9, lettre de Plenneville à Lefebvre, professeur royal en chimie et apothicaire ordinaire de Sa Majesté britannique, Jamaïque, 8 juin 1663.

15 Michel Camus, « Histoire de l'île de la Tortue (1492-1803) », art. cit., cite p. 50 les *Calendars of State Papers* (désormais CSP), 3 octobre 1664.

L'ambiguïté demeure. En 1662, Du Rausset, malade, retourne en France. Son neveu, Frédéric Deschamps de La Place, commande par intérim. Le projet de Colbert visant à constituer deux grandes compagnies des Indes se met en place. La Compagnie des Indes occidentales décide de racheter à leurs propriétaires les différentes Antilles françaises. Elle propose pour la Tortue 15 000 livres tournois. Du Rausset fait monter les enchères et n'hésite pas à l'offrir aux Anglais pour 6 000 livres, soit près de cinq fois plus cher. La fraîcheur de la Bastille ramène le Périgourdin aux tristes réalités de la vie. La nomination en 1665 de Bertrand Ogeron de la Bouère comme gouverneur de la Tortue et de la côte de Saint-Domingue, par la Compagnie et par le Roi, ne lève pas complètement l'équivoque. L'Angevin a englouti sa fortune depuis huit années à armer des navires depuis la métropole pour faire passer des engagés. La concession à perpétuité des îles Lucayes et Caïques, peut-être aussi des îles Turques et de Port-Margot, ne lui est d'aucune utilité dans l'immédiat¹⁶. A-t-il alors pensé à se mettre sous la protection des Anglais de la Jamaïque avant sa désignation ? Du moins ceux-ci pensent à l'utiliser. Un calviniste venant sans doute de la Martinique, Clément de Plenneville, estime que ce serait un grand avantage à rendre au roi d'Angleterre « en acquérant cette personne d'honneur à son service¹⁷ ». En 1664, en plus de ce qu'il possède à Saint-Domingue – habitations à Port-Margot, Léogane et peut-être au Petit-Goave –, Ogeron détient une plantation à la Jamaïque. Dutertre rapporte que Plenneville vendait ses vins et eaux-de-vie reçus de France au Port Royal¹⁸. Le huguenot lui sert alors d'homme d'affaires. Un nommé Jacques Martin, marchand et armateur, semble aussi le représenter¹⁹. Plus tard, comme Ogeron continue à écouler ses parts de prises à la Jamaïque, c'est Robert Byndlos qui a sa procuration. Byndlos est le beau-frère de Henry Morgan, à ce moment-là (1675) adjoint du gouverneur. Ogeron est enfin accusé d'envoyer en Angleterre des marchandises via la Jamaïque²⁰.

Il est difficile de démêler le vrai du faux. En revanche, il est certain que la situation économique de la Tortue oblige à conserver de bonnes relations avec les voisins anglais. Colbert veut préserver la neutralité aux Îles. Des ordres sont donnés en conséquences aux différents gouverneurs. Le gouverneur Tracy de Prouville, de passage à Saint-Domingue, ne se fait pas faute de rappeler les ordres donnés à Ogeron à l'égard du gouverneur général John Vaughan « de garder exactement une bonne amitié et correspondance avec tous ceux de votre

16 AN, col. E235, dossier Ogeron. Archives des Affaires étrangères (désormais AAE), MD Amérique 5, fol. 30.

17 PRO, CO1/17, fol. 102, lettre de Plenneville à Lefebvre, 8 juin 1663.

18 Jean-Baptiste Dutertre, *Histoire générale des Antilles habitées par les Français*, Paris, T. de Jolly, 1667-1671, t. III, p. 125.

19 AN, col. F3 164, fol. 127, 20 avril 1667.

20 AN, col. F3 164, fol. 223, lettre envoyée à Gabaret par les habitants et boucaniers, 19 août 1670.

nation et de les servir en ce qui dépendra de lui »²¹. Cette attitude conciliatrice perdure bien après le mois de mars 1666, date à laquelle la guerre, déclarée deux mois plus tôt entre la France et l'Angleterre, est connue aux Îles. Ce conflit, en fait la jointure de la deuxième guerre anglo-hollandaise et de la guerre de Dévolution, n'entame pas les relations d'affaires mises en place²². La neutralité se maintient sous le gouvernement de Nepveu de Pouancey (1676-1683), ce que confirme son successeur Tarin de Cussy : « On a toujours désiré ici de vivre en bonne intelligence avec les Anglais, et particulièrement avec ceux de la Jamaïque, feu Monsieur de Pouancey et moi²³ ». Cussy s'est rendu au Port Royal, y a rencontré Byndlos et Morgan²⁴. Pour les Français, la vigilance est de mise. Le gouverneur ajoute qu'il faut se défier des Anglais et de « la jalousie qu'ils ont de cette colonie dont ils connaissent l'importance ». Les Anglais se méfient eux du glissement de la flibuste au Petit-Goave, les plaçant désormais à une poignée de jours de navigation de leurs côtes. Les gouverneurs de la Jamaïque sont donc favorables à la préservation de la paix par crainte des Frères de la côte²⁵. Mais cette appréhension, au moins cette gêne, permet de comprendre l'étroite collaboration dont font preuve les autorités jamaïquaines à l'égard des représentants espagnols en matière de renseignement. Une réaction épidermique de Madrid aurait pour effet l'anéantissement de la présence française dans cette zone avancée ou l'affaiblissement bénéfique des deux antagonistes.

Il faut convenir que la diplomatie britannique est plus efficace s'agissant de l'Amérique espagnole. Le résultat est à la hauteur des espérances jamaïquaines. En 1667, le premier traité de Madrid donne aux Anglais les mêmes droits que ceux accordés aux Hollandais au traité de Münster, à savoir la liberté de commerce et de navigation dans la mer des Antilles. Le 8 juillet 1670, par le second traité de Madrid, les Espagnols entérinent officiellement la perte de leur souveraineté sur la Jamaïque et autres possessions des *West Indies*²⁶. La France doit attendre jusqu'en 1777. Le traité de Ryswick ne fait pas explicitement mention de Saint-Domingue²⁷. La Jamaïque peut s'enorgueillir d'une assise officielle, d'une reconnaissance politique dont ne bénéficie pas Saint-Domingue, perpétuellement menacée et qui se doit d'être menaçante pour survivre.

21 PRO, CO1/19, fol. 153, lettre de Tracy du 8 mai 1675, du Port français.

22 AN, col. C9a 1, fol. 18, mémoire d'Ogeron à Colbert, la Tortue, 20 septembre 1666.

23 AN, col. F3 164, fol. 372, lettre de Cussy à Colbert, Saint-Domingue, 12 octobre 1683.

24 PRO, CO1/38, fol. 96, citation de Morgan et Byndlos devant le conseil tenu au Port Royal, juillet 1676.

25 CSP, n° 18 du 19 décembre 1666.

26 Sir Alan Burns, *History of the British West Indies*, Londres, G. Allen, 1965, p. 323.

27 François Blancpain, *Haïti et la République dominicaine, une question de frontières*, Matoury, Ibis rouge, 2008, p. 30.

Les Antilles ne se conservent pas avec des troupes. Dès leur débarquement à la Jamaïque, les soldats massacrent en quelques semaines 20 000 têtes de bétail, anéantissent les récoltes. Apparemment, selon Burns, il s'agissait d'une provocation pour obtenir leur rembarquement. Seul un vecteur naval, voire amphibie, pouvait être opérant, raison pour laquelle la flibuste prend rapidement le relais. À la suite de plusieurs croisières, la plupart du temps infructueuses, les bâtiments de la *Navy* demeurés sur place après le départ de Penn servent d'ossature à la flotte corsaire. Elle est plus efficace. Christopher Myngs s'empare en 1658 de Cumana, de Porto Caballo et de Coro, sur les côtes vénézuéliennes, ramenant un butin s'élevant à 200 000 ou 300 000 livres. Flibuste parce que si les opérations ont lieu sous couvert de la flotte du *Commonwealth*, le butin, sous le prétexte qu'il est de terre et non de mer, est partagé avec les membres des équipages. Avec Myngs, on parle aussi d'Edward Mansfield. Qu'il s'agisse de Santiago de Cuba, du Costa Rica, de San Francisco de Campêche ou d'ailleurs, 22 commissions sont délivrées en 1663. Dix-huit navires ont mouillé au Port Royal cette année-là regroupant 1 120 hommes et 123 canons ; la proportion d'étrangers varie d'un quart à un tiers²⁸. En 1670, l'armement de Henry Morgan qui lui permet de s'emparer de Panama comporte 36 navires, 1 585 tonneaux, 239 canons et 1 846 hommes. La proportion est identique concernant la participation française : entre 25 et 30 %²⁹.

Selon les dires d'Ogeron, c'est la perspective d'une alliance franco-anglaise qui fait trembler les autorités espagnoles d'Amérique et protège la colonie moribonde. Le gouverneur explique ce paradoxe :

Toutes ces considérations me font croire que nous ne serons point attaqués ni par mer ni par terre. Et je puis dire que nos habitants n'en ont pas la moindre appréhension. Les Espagnols, tous lents qu'ils soient, n'auraient pas attendu si longtemps à nous chasser et ils ne nous auraient pas donné le loisir de nous fortifier, par le grand nombre d'hommes qui ont abordé depuis quelques années à la côte de Saint-Domingue, s'ils n'avaient appréhendé que, quand ils auraient brûlé nos habitations, le désespoir ne nous portât à brûler leurs bourgs et leurs villages. Ils pensent peut-être aussi que, dans la vue qu'ils ont de reprendre un jour la Jamaïque sur les Anglais qui leur font plus de mal que toutes les autres nations, ils ont craint que nous nous joignons aux Anglais après que nous serions chassés de Saint-Domingue et que cette jonction empêcherait leur entreprise de réussir³⁰.

²⁸ PRO, CO1/17, fol. 268, acompte des navires flibustiers présents à la Jamaïque durant l'année 1663.

²⁹ Michel Camus, « Histoire de l'île de la Tortue (1492-1803) », art. cit., p. 111.

³⁰ AN, col. C9a 1, fol. 46, mémoire qui regarde la Tortue, 1669.

C'est une façon de voir les choses. À lire la correspondance, la menace d'une alliance entre les Anglais et les Espagnols apparaît beaucoup plus aiguë. L'équilibre est précaire. La Jamaïque craint une entreprise française sur la partie espagnole d'Hispañiola, de quoi déstabiliser son commerce. Cela paraît difficilement concevable sans une aide de la métropole. En revanche, la Jamaïque attire les Domingoïsi qui y trouvent les compléments que ne leur procurent pas encore les marchands français, que leur fournissent de moins en moins les Provinces-Unies désignées ennemies principales depuis le début du règne louis-quatorzien. Dès sa nomination, Ogeron mentionne l'attrait exercé. L'argument est intéressant car « les étrangers ne paient aucun droit, non plus que les Anglais³¹ ». Les importations et les exportations y sont effectivement libres de toute taxe. Londres a accordé en sus, à la fin de 1664 et pour cinq ans, la franchise d'importation en Angleterre pour les marchandises du cru de la Jamaïque³². Côté français, une taxe de 4 livres est levée en métropole par cent de tabac, les Hollandais ne prélèvent que 50 sols, un tiers de moins. Le gouverneur français n'a de cesse de dénoncer la fuite des boucaniers et flibustiers au Port Royal. Le port est riche, offre tout ce dont on a besoin pour les plaisirs et la débauche, mais comme le rappelle le mémoire de Saint-Laurent et de Bégon, il est une base de ravitaillement pour acheter des vivres, des agrès et des munitions. C'est aussi l'occasion de radouber et se raccommoier à meilleur marché³³. Du moins les différences de prix et de taxes font qu'Ogeron finit par être partiellement écouté à Versailles. En 1671, le Conseil d'État décide que les marchands français devront obligatoirement transporter aux Îles deux cales ou deux vaches ou deux engagés s'ils jaugent plus de 100 tonneaux ou deux engagés pour moins de 100 tonneaux³⁴. Mais la situation du Port Royal permet à l'Angevin d'aller beaucoup plus loin. Il demande une baisse des prix de vente générale, allant de 25 à 33 %, sauf pour la poudre, marchandise indispensable où il propose une réduction de prix de 41 %³⁵. De la tentation à l'acte, les flibustiers ont délaissé la Tortue bien avant que le gouverneur ne quitte l'île à son tour. L'habitude est prise d'écouler au Port Royal les prises pour éviter de verser le dixième de l'Amiral. La Jamaïque est un objet de chantage ; son rôle n'est pas négligeable dans le traitement très favorable dont a longtemps bénéficié

31 Bibliothèque nationale de France (désormais BnF), naf. 7485, fol. 95, mémoire d'Ogeron.

32 Sir Alan Burns, *History of the British West Indies*, op. cit., p. 269 sq. Les colons des *West Indies* obtiennent en 1663 l'autorisation de faire venir directement des Açores et de Madère du vin, et d'Écosse et d'Irlande des engagés et des chevaux. Reste à savoir si la contrepartie de 192 000 livres tournois par an qui semble avoir été exigée, a bien été versée.

33 AN, col. C9a 1, mémoire sur les abus qui se commettent dans les armements des flibustiers, Martinique 1685.

34 Médéric Louis Élie Moreau de Saint-Méry, *Loix et constitutions des colonies françaises de l'Amérique sous-le-Vent*, Paris, Quillau, 1784-1790, t. I, p. 207, au 22 janvier 1671.

35 AN, col. F3 164, fol. 111, lettre du 20 septembre 1666.

Saint-Domingue. De la Tortue, le glissement s'est effectué vers le Petit-Goave, plus proche et au vent de la Jamaïque. Que le gouverneur cesse de délivrer des commissions, qu'il tente d'imposer des lois et les flibustiers se retirent ou menacent de se retirer chez les Anglais. En dehors des cas particuliers, il serait cependant très imprudent de conclure à un mouvement massif.

Les Jamaïquains, de leur côté, n'ont pas hésité à en appeler aux Français. Dès 1667, des boucaniers de Saint-Domingue viennent les aider à chasser les derniers Espagnols de l'île³⁶. Les chasseurs ne découvrent pas spécialement les activités flibustières des Anglais ; à l'époque de Fontenay, au moins 7 navires corsaires étaient basés à la Tortue sans compter les marchands de passage qui en profitaient pour diversifier leurs activités. En revanche, la présence de bâtiments plus importants, qu'ils soient privés ou relevant de la *Navy*, ouvre assurément de nouveaux horizons. C'est la raison pour laquelle la première période de la flibuste antillaise est anglaise. Ogeron, qui exagère, mentionne en 1667 2 500 flibustiers et boucaniers sur les 15 000 Jamaïquains, avec 35 vaisseaux grands et petits armés en guerre. Décidées à éviter la confrontation directe, les autorités jamaïcaines n'hésitent pas à pratiquer le débauchage.

88

Le général de la Jamaïque, homme fin et rusé [Sir Thomas Modyford, gouverneur général de juin 1671 à mars 1675], fit courir le bruit que la paix était faite entre nous [...]. Il donna une déclaration où il promettait à nos boucaniers seulement liberté de venir à la Jamaïque, sans y comprendre ni les habitants ni les flibustiers et, pour donner plus d'apparence que la paix était faite, renvoya tous nos Français qui étaient prisonniers à la pointe du Cagouay³⁷.

Selon Camus, les Anglais s'efforcent d'attirer les boucaniers de confession calviniste. Reste à savoir dans quelle condition la flibuste a réellement été indépendante. Après tout, à considérer la carrière ultérieure d'un Henry Morgan, il est loisible de se demander dans quelle mesure l'expédition contre Porto Bello en 1668 n'a pas servi à dépasser le premier traité de Madrid et celle de Panama à confirmer le second. Après Nimègue, les proportions s'inversent. La flibuste est française avant tout, émancipée de la tutelle anglaise, affranchie de l'obligation de service royal après le désastre des îles d'Aves : cela se vérifie à Maracaïbo, à La Guayra ou à Vera Cruz. De toutes nations, de toutes couleurs, ce sont 1 000, peut-être 2 000 voire 3 000 flibustiers qui vont et viennent à Saint-Domingue. Henry Morgan, qui assure un temps l'intérim au gouvernement, veut donner l'impression de vouloir réduire la flibuste. Cependant, dès 1682, les choses sont menées de façon plus expéditive. Arrivent de Londres Sir Thomas

³⁶ BnF, Mélanges Colbert 31, fol. 457.

³⁷ AN, col. F3 134, fol. 127, lettre d'Ogeron du 20 avril 1667.

Lynch, gouverneur, et son adjoint, Molesworth. Membres d'un groupe de marchands jamaïquains et londoniens, liés à la *Royal African Company*, c'est de négoce qu'ils entendent parler. La Jamaïque développe considérablement ses échanges avec l'Espagne en même temps que sa main-d'œuvre servile. La même année, Charles II d'Espagne autorise ses sujets à s'approvisionner en esclaves à la Jamaïque alors que les Néerlandais détiennent l'*asiento*. En période de paix – politique des réunions –, la France entend imiter cet exemple qui trouve ses défenseurs à la Martinique, où le gouverneur général, le comte de Blénac, prétend entretenir un commerce avec les Espagnols, aidé par le marquis de Maintenon, gouverneur de Marie-Galante. Mais les Petites Antilles sont éloignées, Versailles bien plus. La colonie française a encore besoin de butin. Les flibustiers sont en vérité fort peu inquiétés, d'où cette grande période d'indépendance qui court jusqu'en 1685 environ. Attrait supplémentaire, la Jamaïque devient une proie nouvelle, à la suite de ses efforts considérables pour se refaire une virginité et des progrès économiques enregistrés, particulièrement avec ses négriers. La danoise Saint-Thomas, dirigée par un flibustier suédois, Adolph Esmitt, est encore une possibilité pour liquider le butin quand l'orage gronde à Saint-Domingue ou que son gouverneur préfère ne pas déclarer les parts prises dans les expéditions. Les Frères de la côte, de héros, sont devenus des misérables qui vont bientôt peu ou prou disparaître dans la mer du Sud. Les survivants auront toutes les raisons de détester la Jamaïque, au vu des maltraitances subies au retour, aux confiscations et au mépris. La chance de Saint-Domingue est d'avoir eu des gouverneurs qui n'ont pas voulu ou qui ont été incapables d'appliquer les ordres des ministres, en particulier ceux de Seignelay qui ne voulait pas risquer de compromettre le développement du commerce en droiture des Malouins. Il ne faut pas oublier qu'au moment où l'Angleterre déclare la guerre à la France en 1689, c'en est fini des vieilles habitudes. L'amitié fragile fait place à la haine et constitue l'Anglais en ennemi au même titre que l'Espagnol. Il ne reste au nouveau gouverneur qu'à canaliser cette volonté de revanche et de vengeance.

LES MISÉRABLES ET LES RICHES

La Jamaïque, si proche, est devenue une source d'approvisionnement en esclaves. En plus de ceux qui sont destinés aux plantations, il y a ceux que l'on requinque et rafraîchit avant de les aller vendre aux Indes espagnoles. En deux ans, le gouverneur Du Casse parle de 800 à 900 esclaves capturés le long de ses côtes. Les prises sont faibles en quantité mais fréquentes : « J'ai envoyé un petit bâtiment à rame, écrit le gouverneur, armé de 25 hommes pour enlever quelques esclaves et faire quelques prisonniers [...] ». L'île anglaise se remet péniblement du tremblement de terre qui a causé de lourds dégâts humains et

matériels. L'ensemble des côtes ne peut constamment être surveillé, d'autant que les deux ou trois navires de guerre, laissés à la garde-côte, sont de trop fort tonnage pour suivre les petits flibustiers. Leur état est souvent déplorable par la longueur du séjour dans des eaux tropicales. Les Anglais éprouvent les plus grandes peines à les armer convenablement :

Les Français ont récemment lancé partie de leurs barques dans deux ou trois parties de l'île où les habitants sont peu nombreux et y ont pris quarante nègres d'une place, tué deux hommes dans une autre et fait d'autres dommages. J'ai envoyé la *Mordaunt* après eux, mais sans effet, étant trop large pour suivre ces barques près des rivages³⁸.

Quelques mois plus tard, le gouverneur britannique ajoute :

Les flibustiers français font des raids sur nos côtes et enlèvent des nègres et autres marchandises pratiquement chaque semaine. Ils ont une bonne intelligence avec certains de nos infâmes déserteurs qui, si je peux les attraper, recevront la punition des traîtres³⁹.

90

Ce dernier témoignage montre que les regroupements flibustiers peuvent être importants :

Les Français dans la nuit du 12 décembre [1693] envoyèrent environ 170 hommes ; sans être vus, ils saisirent trois gardes qui étaient endormis, s'assurèrent des passes et de l'artillerie si bien qu'aucune alarme ne put être donnée non plus qu'un message pour du secours. Et puis ils pillèrent toute la paroisse prenant 370 nègres et tout l'argent qu'ils purent trouver et toutes les marchandises qu'ils préféraient. Ils sont retournés avec leur butin en conséquence⁴⁰.

L'armement de Daviot comporte 290 flibustiers, mais l'opération intervient en plein séisme ; 130 hommes sont capturés, d'autres font partie des victimes⁴¹. Officiellement, plus de 2 000 esclaves entrent à Saint-Domingue en deux ans, de quoi commencer à rêver à autre chose qu'à des indigoteries. Le bilan général de la course durant les premières années du gouvernement de Du Casse est honnête. Beaucoup de flibustiers disparus sont remplacés par des chasseurs et des habitants pauvres. Le bilan chiffré est impossible à évaluer, les bâtiments ennemis étant généralement brûlés pour ne pas laisser de trace et ne pas payer de dixième. Il arrive même que les flibustiers les rendent « pour ne pas revenir

38 CSP, vol. 8, n° 301, le gouverneur Beeston aux Lords of Trade and Plantations, 28 avril 1693.

39 CSP, vol. 8, n° 634, Beeston au duc de Nottingham, 19 octobre 1693.

40 CSP, vol. 8, n° 876, Beeston aux Lords of Trade and Plantations, 12 février 1694.

41 AN, col. C9a 2, fol. 224, Léogane, 18 août 1692 ; Dumas à Du Casse.

dans les ports de peur d'y être retenus par les ordres du Roi⁴² ». La Jamaïque est clairement devenue un objet de convoitise pour les Domingoï. Quasiment sans secours, Du Casse, à la veille de faire voile sur l'île britannique, peut annoncer un commerce prospère, une colonie qui croît par l'apport des esclaves et qui est revêtue « d'un beau brillant ». En conséquence, le Roi fait armer à Rochefort une petite escadre – un vaisseau, une frégate et une flûte – à quoi il ajoute le renfort de deux vaisseaux et d'une frégate au début de 1694⁴³.

Au début de la guerre de la Ligue d'Augsbourg, la Jamaïque semble détenir tous les atouts liés à sa prospérité. D'immenses sucreries existent, comme celle de Peter Beckford, réputé posséder vingt habitations comprenant 1 200 esclaves avec, en prime, un million et demi de livres sterling en banque. Une carte de 1684 autorise une localisation des habitations. Les quartiers qui seront visités par les Français sont ceux qui sont les plus riches en sucreries : de Port Morant à Clarendon – bande du sud de la partie est –, on dénombre 172 plantations de cannes sur un total de 2 184⁴⁴. En tout, l'île comporte 252 cotonneries, 31 cacaoyères, 42 indigoteries et 31 hattes. La production atteint 7 099 tonnes en 1691, juste avant le séisme⁴⁵. Elle n'est pas seulement riche par ses plantations : Du Casse estime que le commerce espagnol porte sur dix millions par an. En 1690, 18 navires ont relié l'Angleterre à la Jamaïque, 15 en 1691. Le tonnage moyen oscille entre 150 et 210 tonneaux, ce qui est très important pour l'époque⁴⁶. Elle est forte, peuplée, bien mieux fortifiée que Saint-Domingue⁴⁷. Elle dispose toujours de deux à trois vaisseaux de guerre à la côte.

Elle souffre pourtant, comme Saint-Domingue, de son éloignement par rapport à la Barbade et aux Îles sous-le-Vent, et surtout d'âpres rivalités commerciales avec les autres colonies anglaises des Caraïbes. Lorsque Codrington envoie les habitants français de Saint-Christophe à Saint-Domingue, on le soupçonne fortement de vouloir déstabiliser la Jamaïque. Aussi, lorsque celui-ci réclame un renfort, le Conseil lui fait répondre que « l'augmentation des Français à Hispaniola rend impossible pour la Jamaïque l'aide aux Îles sous-le-Vent dans son entreprise⁴⁸ ». Étrangement, la *Navy* s'acharne sur la Martinique et la

42 AN, col. C9a 2, fol. 335.

43 Philippe Hroděj, *L'amiral Du Casse : l'élévation d'un Gascon sous Louis XIV*, Paris, Librairie de l'Inde, 1999, p. 158.

44 PRO, CO700/JAMAICA3, *A New and Exact Map of the Island of Jamaica with True and Just Situation of Several Towns and Churches and also the Plantations with their Names and Names of Proprietors*, by Humphrey Knollis and Charles Bochart, Londres.

45 Noël Deerr, *The History of Sugar*, Londres, Chapman and Hall, 1949-1950, p. 103.

46 PRO, CO1/68, fol. 40 et 202.

47 CSP, vol. 8, n° 2034, compte rendu d'inspection des fortifications du 28 janvier 1692 après la mort du gouverneur lord Inchiquin.

48 CSP, vol. 8, n° 2630, 18 novembre 1692.

Guadeloupe, voulant peut-être laisser le soin à l'allié espagnol de la reconquête de son bien. Après l'expédition de Wright, l'escadre du commodore Halph Wren, présente sur le théâtre des Antilles du 16 janvier au 26 juin 1692, n'a réussi qu'à contracter la fièvre jaune et est retournée décimée en Angleterre. Celle du chevalier Wheler, dans la même zone de mars à juin 1693, a échoué devant la Martinique et subit elle aussi de fortes pertes⁴⁹. Non seulement la Jamaïque reste en dehors de ces conflits, mais les résultats négatifs de ces entreprises découragent les Anglais d'envoyer une autre flotte l'année suivante. Le tremblement de terre, qui a partiellement détruit l'île, a accentué son isolement. Les dégâts sont très lourds : de 4 000 à 5 000 morts⁵⁰, dus tant au séisme qu'aux épidémies, et une perte de 20 millions de livres sterling. Le nouveau gouverneur, Sir William Beeston, qui arrive au Port Royal le 9 mars 1693, après une visite de courtoisie au président de l'audience de Santo Domingo, constate

92

qu'il n'y a plus d'argent dans le trésor mais au contraire une grosse dette. Toute chose étant bien triste, l'épidémie et les calamités ont terrifié ceux qui pensaient porter leurs provisions de la Nouvelle-Angleterre... mais, ajoute-t-il, à présent le pays a retrouvé sa santé et le peuple sort de sa léthargie et commence à rebâtir sa maison et refaire du sucre⁵¹.

LES DOMINGOIS À L'ASSAUT DE LA PETITE GUINÉE

Étant pauvre, la Jamaïque pouvait être conquise ; redevenant riche, elle peut être pillée, d'autant que l'activité des corsaires anglais est rendue très difficile. Beaucoup de flibustiers ont quitté l'île, découragés de voir leur part de butin retenue pour renflouer les finances, peu envieux de se retrouver cloués à un vaisseau de guerre. Les bâtiments de Sa Majesté demeurent parfois plusieurs années sur place. Cette présence n'offre pas que des avantages. Les pertes en hommes, au fil des mois, obligent à recourir à la presse ou aux prisonniers de guerre – les flibustiers français par exemple –, surtout au moment du retour. Peu avant l'expédition française, les vaisseaux *Falcon* et *Advice* sont présents, mais l'*Advice* est mouillé au Port Royal « tout mité et manquant d'hommes et, reconnaît le gouverneur, je n'ai pas été capable d'armer nos deux sloops pour les mêmes raisons, en dépit de hauts salaires et la promesse de leur laisser toutes les prises. Vous voyez notre danger si vous n'envoyez des recrues⁵² ». Beeston

⁴⁹ Christian Buchet, *La Lutte pour l'espace Caraïbe et la façade atlantique de l'Amérique centrale et du Sud (1672-1773)*, Paris, Librairie de l'Inde, 1991, t. I, p. 166-172.

⁵⁰ CSP, vol. 8, n° 209, Beeston aux Lords of Trade and Plantations, Port Royal, 22 mars 1693.

⁵¹ Sir Alan Burns, *History of the British West Indies, op. cit.*, p. 381.

⁵² CSP, vol. 9, n° 1009, Beeston à John Trenchard, 9 avril 1694.

a, par ailleurs, beaucoup moins de pouvoir que son homologue français. Il ne recevra la commission de gouverneur qu'en 1699, et n'est alors que lieutenant gouverneur. Il ne peut juger les prises, cette clause ayant été soustraite de sa commission par l'Amirauté qui y envoie des juges, d'où une tiédeur certaine des colons à armer en course. Pis, il n'a que très peu d'autorité sur les vaisseaux de guerre, dont les capitaines ont souvent des ordres contradictoires de l'Amirauté ou n'en font qu'à leur tête⁵³.

Toutes ces raisons permettent de comprendre pourquoi, nonobstant qu'ils sont informés de la faiblesse de la population domingoise, les Anglais ne tentent rien de sérieux. Ils sont plus occupés à commercer avec les Espagnols, avec moins de risque et plus de profit. Lorsqu'ils apprennent à la fin de l'année 1693 que les quartiers de l'Ouest se sont dégarnis pour secourir le Cap et le Port-de-Paix, une expédition est montée à la hâte. Du Casse écrit :

Les Anglais ont fait un appareillage de tout ce qu'ils pouvaient, mais à la veille du départ, les habitants trouvèrent qu'ils s'exposaient trop et que perdant du monde, nous tomberions dans la suite sur la Jamaïque. Ils avaient appelé à leur secours quatre vaisseaux hollandais qui étaient en traite à l'île de Cuba, pour être de la partie, mais les Hollandais ayant interrompu leur commerce, prétendaient que les Anglais commençassent à leur acheter leur cargaison et leur fassent des conditions avantageuses au partage du butin⁵⁴.

La version de Beeston, pour différente qu'elle soit, va dans le même sens. Contacté par les Espagnols, il juge l'expédition trop lointaine et trop fastidieuse ; la *Mordaunt* s'est échouée et il ne peut réunir que 500 hommes, de peur de voir sa retraite coupée. Surtout, il redoute de rester « exposé à l'insulte des Noirs qui sont vingt pour un Blanc et connaissent leur force, si bien qu'ils pourraient être encouragés à réduire la Jamaïque à devenir une autre Guinée⁵⁵ ». Si le gouverneur exagère, on peut estimer la population servile à plus de 34 000 personnes⁵⁶.

Du Casse ne peut imaginer conquérir la Jamaïque. Comment la garderait-il ? Pour lui, une conquête nécessite 10 à 12 vaisseaux avec 1 500 à 1 800 hommes de débarquement, quelques frégates légères, 8 barques longues, 1 à 2 galiotes à bombes, une douzaine de chaloupes en fagot, en plus de l'apport de la colonie⁵⁷. Quelque temps avant le départ, il dit clairement qu'après l'opération, « on dépouillera l'île [Saint-Domingue] de toutes les choses convenables à celle-ci ». Il s'agit donc d'une entreprise de pillage qui s'adaptera à la conjoncture. Le

53 CSP, vol. 9, n° 359, Beeston aux Lords of Trade and Plantations, mai 1693.

54 AN, col. C9a 3, fol. 5, Du Casse à Pontchartrain, Léogane, 30 mars 1694.

55 CSP, vol. 9, n° 876, Beeston aux Lords of Trade and Plantations, 12 février 1694.

56 Philippe Hroděj, « Les esclaves à Saint-Domingue... », art. cit.

57 AN, col. C9a 2, fol. 406. Du Casse à Pontchartrain, Port-de-Paix, 4 mai 1693.

gouverneur est parfaitement au fait des travaux de fortification réalisés au Port Royal, notamment sur le fort Charles. Il est, par conséquent, à même de mesurer les risques. Beeston affirmera que lorsque le capitaine du *Falcon*, nommé Bryan, fut mis en présence de Du Casse, celui-ci « lui dit qu'il ne lui poserait pas de question sur les affaires de la Jamaïque car il doutait qu'il les connaisse mieux que lui. Il ajouta qu'il avait des informations ici chaque semaine ou tous les dix jours, et connaissait toutes nos forces et où nous étions placés⁵⁸ ». Ces fuites étaient dues aux renégats, aux déserteurs irlandais et à des habitants qui comptaient ainsi épargner leurs biens. Le gouverneur de la Jamaïque n'était pas loin d'accuser ouvertement les Espagnols de connaître l'entreprise et de l'avoir laissée s'exécuter avec un parfait cynisme.

Le pillage répond en premier lieu au désir royal, mais aussi à une logique de réciprocité courante à cette époque et en ces endroits, que l'on pense à Saint-Christophe et à Saint-Eustache ravagés par les Français, ou à Saint-Martin, à Saint-Barthélémy et à Marie-Galante désolés par les Anglais. Cependant, il est une motivation autrement plus pragmatique pour les Habitants : cette entreprise est le moyen de ramasser d'un seul trait une grande quantité d'esclaves dont beaucoup, devenus marrons, pourraient volontairement s'embarquer avec les Français. Surtout, il manque à l'économie sucrière, dont beaucoup rêvent, de l'argent et du matériel. Celui-ci ne se trouve-t-il pas à la Jamaïque ? Si autant d'Habitants – c'est-à-dire de propriétaires de plantation – suivent le gouverneur, dont certains assis dans la haute société domingoise, c'est pour aller quérir une sucrerie clés en main. Les Anglais parlent de 22, voire 32 voiles : l'un et l'autre de ces chiffres peuvent être exacts, car il y eut des rotations. Selon le sieur de la Brousse, qui commande *L'Envieux* à son retour en France, 16 bâtiments corsaires, à ajouter aux 3 vaisseaux, 2 frégates, toutes deux armées en flûte, et aux marchands, participaient à l'expédition. Ces 16 bâtiments représentent un armement considérable pour la colonie, même si l'ensemble est loin d'être redoutable. En revanche, les 1 300 à 1 400 habitants joints au millier d'hommes des vaisseaux ont dû dégarnir dangereusement Saint-Domingue. Du Casse n'aurait laissé derrière lui que 200 malades pour protéger les quartiers de l'Ouest. Ajoutons qu'aucune troupe de débarquement n'est venue sur les vaisseaux. Ce sont pratiquement seuls que les flibustiers (500), les Habitants (600) et leurs Noirs, agissent à terre. Le Béarnais aurait voulu rayer de la carte cette colonie pour des raisons d'ordre commercial ; nous y reviendrons.

Je continuerai Monseigneur, à vous marquer l'importance de saccager cette île qui de toutes celles que les Anglais possèdent est la plus considérable par sa

⁵⁸ CSP, vol. 9, n° 1236, Beeston au duc de Shrewsbury, le 18 août 1694.

situation pour le commerce furtif qu'ils ont fait dans les Indes espagnoles qui a fourni de nombreux millions en Angleterre, et, sans grossir l'objet, j'oserai assurer que depuis dix ans, ils en ont tiré plus de cent millions en or et argent. Elle est d'une autre considération par elle-même par un très grand nombre de vaisseaux qu'elle charge. Si Sa Majesté ruinait cette colonie, les Anglais n'en auraient dans tout le golfe du Mexique et celle des Barbades ne saurait servir au commerce ni à traverser jamais les armes de Sa Majesté lorsqu'ils les voudraient porter dans ce continent ou qui dans la paix pourra convenir à ses sujets par les moyens de profiter de ce commerce⁵⁹.

Le centre nerveux de l'île n'est pas détruit : le commerce espagnol est interrompu mais reprend bientôt, intact. Le parti colon, venu faire du butin, triomphe, mais pas le gouverneur, qui aurait préféré détruire Port Royal. La capitale jamaïcaine, en mesure de se défendre, ne recèle aucun matériel de sucrerie à piller ; les descentes sur divers points du littoral sont en revanche fructueuses. Le premier débarquement intervient à Cow Bay. Selon Beeston, les Français répandent la terreur :

Ils pillèrent, brûlèrent et détruisirent tout devant eux du côté oriental [c'est-à-dire vers Port Morant où Du Casse avait envoyé une partie de la flotte], tuèrent tout le bétail et les volailles, menèrent les troupeaux de moutons dans les maisons, les massacrèrent et incendièrent ces dernières, les cannes furent brûlées, les cultures arrachées, les arbres fruitiers coupés. Certaines personnes disséminées furent laissées derrière, qu'ils torturèrent et en particulier deux qu'ils assassinèrent de sang froid. Ils souffrirent que des nègres violent des femmes. Ils profanèrent des tombes et perpétrèrent d'autres barbaries plus inhumaines encore qui ne furent jamais commises même par les Turcs ou les infidèles⁶⁰.

Ces destructions systématiques reprennent ailleurs au gré des rotations : sur la bande du Nord, à 20 lieues de Port Morant, où la région autour de Port Mary est mise à sac sur 8 ou 10 lieues ; à l'Ouest également, de part et d'autre de Bluefields Bay. Enfin, les flibustiers et les habitants marchent sur le village de Ouatirou, à Carlisle Bay, dans le district de Vere. Après une semaine de pillage, chacun se rembarque le 3 août après un mois d'opération et gagne sans encombre le Petit-Goave, à cent lieues sous-le-vent.

Le père Le Pers rapporte que le butin qu'on fit ne fut point proportionné à la gloire de cette expédition. Pourtant, il mentionne « deux à trois mille

59 AN, col. C9a 2, fol. 406, Du Casse à Pontchartrain, Port-de-Paix, 4 mai 1693.

60 CSP, vol. 9, n° 1236 I, relation de Beeston.

nègres, quantité de chaudières à sucre et d'ustensiles propres à le fabriquer⁶¹ », beaucoup d'indigo et d'autres marchandises, en sus des petits marchands saisis le long des côtes. Du Casse lui-même expédie à Pontchartrain un bilan aussi triste qu'habilement dissimulé.

Je puis vous assurer Monseigneur, que l'armement pour la Jamaïque vous coûtera cinquante mille écus, il y a 1 300 à 1 400 nègres de pris, tant grands que petits, tant bons que mauvais [...]. Mais il s'en faudra plus que cinquante mille livres [...] nous avons fait la guerre en gens désintéressés ayant tout brûlé⁶².

C'est difficile à croire : la part du seul gouverneur se monte à 375 Noirs, grands et petits. Les dégâts causés à la Jamaïque sont importants : des districts rasés – St. Thomas, St. David –, d'autres fortement endommagés – St. George, St. Mary, Vere, où 200 maisons ont été brûlées. Cinquante sucreries ont été détruites. Le père Labat rapporte avoir appris des habitants qui avaient participé à l'expédition la véritable teneur de ce qui fut ramené.

96

Les esclaves nègres qui furent partagés étaient au nombre de 1 800 mais ceux qui furent enlevés par les particuliers et qui ne furent point rapportés à la masse du butin étaient en bien plus grand nombre, et quant à l'argent monnayé ou travaillé, aux meubles, aux marchandises et aux ustensiles des sucreries, il a été impossible jusqu'à présent d'en fixer la juste valeur. Il suffit de dire que ce qui a été rapporté à la masse commune a enrichi un très grand nombre d'habitants et de flibustiers de la Côte et que Monsieur Du Casse et ses officiers y ont fait des fortunes considérables, qu'elles auraient pu faire envie aux plus riches particuliers de l'Europe⁶³.

Labat parle de 12 millions en livres de France de pertes matérielles subies par l'ennemi ; les Anglais avancent le chiffre de 450 000 livres, soit une bonne moitié⁶⁴. Quelles que soient les confrontations suivantes – expédition anglo-espagnole au Cap et Port-de-Paix en 1695, prise de Carthagène des Indes et descente au Petit-Goave en 1697 –, la petite colonie de la Tortue a fait son chemin. Pour la Jamaïque, les déprédations occasionnées n'ont rien de fatal et l'île a vite fait de panser ses plaies. Pour Saint-Domingue, l'issue est autrement plus déterminante : la Partie française a obtenu de quoi lancer son cycle sucrier

61 Jean-Baptiste Le Pers, *La Tragique Histoire des flibustiers. Histoire de Saint-Domingue et de l'île de la Tortue, repaires des flibustiers, écrite vers 1715*, recueillie par P.-B. Berthelot, Paris, G. Grès, s.d.

62 AN, col. C9a 3, fol. 43, Léogane, 3 septembre 1694.

63 Jean-Baptiste Labat, *Nouveau Voyage aux Isles de l'Amérique*, Paris, T. Legras, 1742, t. VII, p. 90 sq.

64 PRO, CO1/68, fol. 317.

dès la paix de Ryswick⁶⁵. Le commerce prend l'habitude de s'y rendre. À l'instar de sa grande sœur, sa flibuste ne lui est plus d'une grande utilité. Le commerce avec l'Amérique espagnole prend son essor, ainsi que l'avait voulu Du Casse. Les quartiers du Sud, dits de l'Île-à-Vache, que les Anglais ont vainement tenté d'obtenir à Ryswick, deviennent l'entrepôt de la toute nouvelle Compagnie de Saint-Domingue, sensé offrir à la France le pendant de Curaçao pour les Néerlandais et de la Jamaïque pour les Anglais. En trois décennies, la colonie moribonde aura rattrapé son retard sur son aînée.

Élément indispensable, la flibuste a montré que ce type d'activité s'inscrit dans un environnement très différent de la course telle qu'elle est pratiquée à l'époque dans les eaux européennes. Cette dernière est une reconversion économique de la pêche et du commerce par temps de guerre. C'est un exercice hautement spéculatif, une loterie qui demeure sous le contrôle et au service de l'État, sans grande prise de risque de sa part. Aux Antilles, la course, avec sa dimension terrestre incarnée par les descentes le long des côtes, fait partie intégrante de la fondation des colonies, en particulier la Jamaïque et Saint-Domingue. Le butin pris sur les Espagnols autorise certes le développement économique mais aussi, malgré les pertes humaines, la fixation de colons, puisqu'un appui financier est nécessaire en amont et que les liquidations – notamment avec les esclaves – font vivre une partie au moins aussi importante de la population que les équipages embarqués. Surtout, elle revêt une dimension supplémentaire. Faute d'argent, faute d'hommes acclimatés, l'État se repose sur les Frères de la côte pour défendre ses possessions. En échange de quoi, les meilleurs d'entre les survivants, les plus sages, les plus lucides, forment le noyau d'une oligarchie de grands planteurs qui, une fois la transition économique réalisée avec le passage à la culture de la canne, ne pense plus qu'à se débarrasser de la flibuste, ne conservant que le souvenir d'actions glorieuses pour tenter d'imposer, auprès de la métropole, la défense d'intérêts partisans, que d'aucuns ont nommé autonomisme. Même défunte ou devenue pirate, la flibuste est encore utile.

65 Philippe Hroděj, « Et le sucre fut : l'apparition de l'or blanc à Saint-Domingue à la fin du XVII^e siècle », dans Philippe Hroděj et Sylviane Llinares (dir.), *Technique et Colonies*, Paris, SFHM, 2005, p. 202-223.

LA COURSE BARBARESQUE AU CŒUR DES ÉCHANGES
ET CONFLITS SUR LES DEUX RIVES DE LA MÉDITERRANÉE.
L'AFFAIRE VILLAREAL, MARSEILLE, 1670-1682

Jean-Baptiste Xambo
Docteur à l'EHESS

Marseille n'est certes pas le haut lieu méditerranéen de la course. Néanmoins, cibles de choix, les négociants locaux ont produit, en réaction à ces violences maritimes, une masse importante de documents dont le traitement qualitatif peut permettre d'enrichir certaines zones laissées dans l'ombre par une historiographie désormais bien fournie. Le phénomène corsaire, *a priori* marginal dans le cadre d'une recherche sur les affaires qui façonnent le droit des étrangers à Marseille, s'est imposé à l'occasion de la description des enjeux liés à la présence de négociants juifs, notamment de Joseph Vaïs Villareal et de son gendre, Abraham Atias. D'après Michel de Certeau, l'archive est une invention, au double sens d'une découverte et d'une production¹. Découverte, car la préoccupation corsaire nous est apparue au cours des controverses dont a fait l'objet cette présence juive, tensions qui ne tardèrent pas à se changer en une véritable affaire politico-juridique² ; production, dans le sens où les fonds d'archives concernant la course ont été dépouillés, dans l'optique de mieux saisir les éléments de contexte déterminants pour comprendre cette affaire.

Avant d'y pénétrer, arrêtons-nous sur les enjeux que représente l'installation de ces deux hommes. En 1660, la noblesse marseillaise frondeuse se voit retirer le monopole du pouvoir municipal par l'action militaire du jeune Louis XIV, au profit des négociants du cru. Dans le contexte d'une conquête rapide des parts de marché en Méditerranée par les concurrents anglais et hollandais, relayés dans leur effort par Livourne, Colbert décide de faire de Marseille *le* port français du commerce avec le Levant. En 1669, il publie l'édit d'affranchissement du port dans le but d'y attirer marchandises, techniques et commerçants étrangers, et ainsi de redynamiser une économie en sous-régime. Dès 1670, des négociants commencent à s'installer,

1 Michel de Certeau, *La Fable mystique, XVI^e-XVII^e siècle*, Paris, Gallimard, 1982.

2 Concernant la portée heuristique de la « forme affaire », voir Luc Boltanski, Elisabeth Claverie, Nicolas Offenstadt et Stéphane Van Damme (dir.), *Affaires, scandales et grandes causes. De Socrate à Pinochet*, Paris, Le Seuil, 2007.

dont les deux juifs livournais – Joseph Vaïs Villareal et son gendre, Abraham Atias – et leurs familles³. Notons que, malgré l'édit de 1669, les juifs doivent disposer d'un accord exprès du roi pour s'établir et commercer à Marseille, ce qui constitue le signe que leur confession prévaut sur leur origine géographique et les exclut de fait de la catégorie légale des étrangers. Cette exception a un but précis : faire profiter le commerce français des réseaux juifs dans les Échelles du Levant. Les réseaux commerciaux des diasporas juives en Méditerranée ont fait l'objet d'études récentes qui posent l'épineuse question des possibilités et modalités des échanges dans la mosaïque politique, juridique et culturelle qu'est la Méditerranée, où se trouvent confrontés juifs, protestants, catholiques et musulmans⁴.

Au croisement d'une histoire de l'accueil des étrangers dans les villes à l'époque moderne⁵, de celle des réseaux commerciaux en Méditerranée et des guerres de course, notre contribution se propose de décrire les formes de circulation qu'induit la course barbaresque au nord de la Méditerranée et leurs implications, notamment politiques, à Marseille.

100

LES JUIFS ET LE COMMERCE DES BUTINS BARBARESQUES (1670-1678)

Quelques mois à peine après leur installation à Marseille, les échevins et députés du commerce⁶ lancent une opération de négociation avec Colbert⁷ en vue de l'exclusion de Joseph Vaïs Villareal, d'Abraham Atias et de leurs familles.

Des Marseillais impuissants face à l'installation juive (1670-1674)

Premier représentant sérieux de la cause des échevins, l'évêque de Marseille⁸ se rend en mai 1672 à Versailles pour parlementer avec le ministre. Malgré

3 Archives du ministère français des Affaires étrangères (désormais AAE), Mémoires et documents : France (Provence), 1729, f. 304-305 ; Pièces justificatives, III, Lettre de cachet du roi, 16 juin 1670.

4 Francesca Trivellato, *The Familiarity of Strangers: The Sephardic Diaspora, Livorno, and Cross-Cultural Trade in the Early Modern Period*, New Haven, Yale University Press, 2009.

5 Voir en particulier les travaux de Simona Cerruti, *Étrangers. Étude d'une condition d'incertitude dans une société d'Ancien Régime*, Montrouge, Bayard, 2012, et de Wolfgang Kaiser, « Voisins barbares et des hôtes qui restent. Pratiques d'assimilation et de démarcation à Marseille (XV^e-XVII^e siècle) », dans Didier Nourisson et Yves Perrin (dir.), *Le Barbare et l'étranger. Images de l'autre*, Saint-Étienne, Université de Saint-Étienne, 2005, p. 185-192, qui renouvellent l'approche et la conceptualisation de l'extranéité.

6 Pour la période, les premiers échevins sont, par ordre chronologique : Jean Beau, Nicolas Roux, François Mazerat et François Mazonod.

7 Archives de la chambre de commerce de Marseille (désormais ACCM), BB 2, Décisions successives des députés de la chambre de commerce permettant aux échevins de se plaindre au Parlement (22 oct. 1670), à Colbert (6 fév. 1671) et au roi (22 avril 1672) de la présence irrégulière de juifs à Marseille.

8 Toussaint de Forbin-Janson (1631-1713), évêque de Marseille depuis 1662. En 1673, il est le diplomate extraordinaire de Louis XIV en Pologne.

un argumentaire savamment construit, dénonçant le danger économique, moral et religieux induit par la présence de ces juifs à Marseille, Colbert refuse catégoriquement toute négociation en ce domaine. Il sait qu'exclure de Marseille une catégorie d'étrangers, c'est produire une entaille béante dans son édit de franchise, mesure phare de sa politique économique. De plus, avant toute autre considération, il réclame des preuves des accusations avancées par les échevins et l'évêque : « il estoit de l'interest du commerce et de vostre prudence de ne pas faire semblant de le scavoir quan cas qui la vous parust effectiveman et que vous eussiez des preuves convaincantes de l'establissement qu'ils y auroient fait⁹ ». Il confie plus tard le fond de sa pensée à l'intendant Rouillé : « la raison de l'hostilité des Marseillais à leur égard est qu'ils ne se soucient pas que le commerce augmente, mais qu'il passe tout par leurs mains et se fasse par leur mode¹⁰ ».

Néanmoins, les échevins ne lâchent pas prise. En quête d'arguments sérieux pour convaincre Colbert et obtenir gain de cause, ils lancent une série de procès dans lesquels la cause anti-juive cède progressivement le pas à la campagne anti-Villareal et Atias. Les deux premiers jugements rendus par le Parlement d'Aix contre Franco Dalmeda (1674)¹¹, puis Villareal et Atias (1676), déboutent les requérants, dans la suite logique d'une première tentative avortée de pressions sur les parlementaires¹². La cour « leur permet de trafiquer, négocier et séjourner en la ville de Marseille, et disposer en cas de décès de leurs biens comme les autres étrangers, le tout conformément à ladite déclaration de Sa Majesté¹³ ». Du point de vue du Parlement, les juifs sont des étrangers et entrent, à ce titre, dans le cadre légal défini par le port franc qui régit les conditions d'accès à la citoyenneté à Marseille. L'enjeu catégoriel est central. Bien qu'étrangers, si la justice place leur judaïté au centre, ils peuvent tomber sous le coup d'anciens règlements prohibant leur installation à Marseille que l'édit de 1669 n'annule pas tout à fait, créant ainsi une zone de flou juridique que tentent d'exploiter les Marseillais.

9 ACCM, G 5, Juifs à Marseille et à Aix (1672-1773) & protection des Juifs en Levant. Lettre du Sr Monors aux échevins, mai 1672.

10 Pierre Clément, *Lettres, instructions et mémoires de Colbert*, Paris, 1863, t. II, p. 679. Lettre de Colbert à Rouillé, du 8 septembre 1673.

11 Il s'agit d'un négociant juif livournais installé à Marseille sans autorisation, dans le sillage de Villareal et d'Atias, et dont la compagnie a fait faillite en 1674.

12 ACCM, BB 2, f. 875, Décision des députés de la chambre de commerce permettant aux échevins de se plaindre à la cour [du Parlement] de la présence irrégulière de juifs à Marseille, 22 octobre 1670.

13 AAE, Mémoires et documents : France (Provence), 1729, f. 304-305 ; Pièces Justificatives, III, Arrêt du Parlement, avril 1674.

Malgré la prestigieuse députation de l'évêque et la persévérance marseillaise, l'affaire des juifs marseillais reste en mode mineur¹⁴ jusqu'à l'arrivée à Marseille d'un chargement suspect venant de Tripoli. En novembre 1675, un patron marseillais, Nicolas Hermitte, meurt de la peste à Livourne, les cales encore pleines de marchandises chargées à Tripoli. Forcé de reprendre la mer par les magistrats de la ville, le navire, désormais commandé par Étienne Siboly, aborde à Marseille le 14 décembre 1675. Après deux mois de quarantaine, les marchandises sont stockées aux Infirmeries de la ville où des négociants marseillais, sans doute alertés par les responsables de l'institution sanitaire, constatent un problème de taille : elles portaient encore leurs marques et ils les reconnaissent comme ayant fait partie d'un chargement pris pour leur compte à Alexandrie d'Égypte par la polacre *Saint-François* (capitaine Joseph Thomassin), que des corsaires de Tripoli auraient pillé en cours de route¹⁵.

102

Les négociants se tournent alors vers l'amirauté de Marseille afin de faire reconnaître leurs droits sur ces marchandises. Villareal et Atias se déclarent opposants, aussitôt rejoints par Moïse Aghib, Moïse et Gabriel de Faro, tous trois juifs livournais. Ces derniers ne courent personnellement aucun risque : soustraits aux ordonnances commerciales françaises, ils peuvent commercialiser ces butins hors de France. Le tribunal les considère cependant comme butin de course, et rend leur propriété assimilable à du recel. Les marchandises doivent donc être rendues à leurs propriétaires marseillais et les opposants punis pour ce commerce frauduleux¹⁶. Commissionnés par les destinataires livournais du chargement, Villareal et Atias sont donc impliqués contractuellement dans l'affaire. Ils font appel, mais le Parlement confirme la première sentence.

Le recel des butins corsaires apparaît comme un premier circuit de circulation lié à la course. Michel Fontenay montre bien que les bassins économiques des régences ne suffisent pas pour absorber les butins¹⁷. Mais, comme la valeur des biens sur ce marché est divisée par deux, voire trois¹⁸, les clients affluent, à l'instar des Livournais Aghib et Faro qui n'hésitent pas à profiter de cette occasion. Apparaît ici une forme de profit que peut générer le pluralisme religieux, culturel et juridique méditerranéen évoqué précédemment. En effet,

14 Francis Chateauraynaud, *Argumenter dans un champ de force. Essai de balistique sociologique*, Paris, Petra, 2011.

15 AAE, Mémoires et documents : France (Provence), f. 336 ; Pièces Justificatives, IV, Arrêt du Parlement, septembre 1676.

16 Archives départementales des Bouches-du-Rhône (désormais ADBDR), 9 B 155, Amirauté de Marseille. Sentences au vue des pièces, 23 mars 1677.

17 Michel Fontenay, « La place de la course dans l'économie portuaire : l'exemple de Malte et des ports barbaresques », *Annales ESC*, novembre-décembre 1988, n° 6, p. 1321-1347.

18 *Ibid.*, p. 1335.

le recel des butins barbaresques, qui constitue un motif d'excommunication dans l'Europe catholique, correspond au contraire à un marché tout à fait licite sur la rive sud de la Méditerranée. Dès lors, nombreux sont les marchands de toutes confessions qui en bénéficient, faisant de la course

un parasitisme en quelque sorte « symbiotique » dans la mesure où le parasite est finalement assez bien toléré par l'organisme, lequel sut le réutiliser à son profit : tant à Malte qu'à Alger la course ne subsisterait pas sans ses receleurs-fournisseurs marseillais, livournais ou anglo-hollandais qui eux-mêmes tirent une partie de leur supériorité commerciale de ces liens privilégiés qu'ils entretiennent avec les corsaires de tout bord¹⁹.

Par ailleurs, cette condamnation représente une victoire de taille pour les échevins qui détiennent désormais une preuve indiscutable de la « fourberie » de ces juifs installés à Marseille. Cependant, leur installation répond au grand projet mercantiliste de Colbert pour Marseille. Dans un contexte européen marqué, selon Jonathan Israël, par une forme de « mercantilisme philosémite²⁰ », le ministre n'hésite pas à écrire que « l'établissement des Juifs n'a jamais été défendu pour le commerce parce que, pour l'ordinaire, il augmente partout où ils sont²¹ ». Les nombreux contrats signés par Villareal et Attias constituent autant de traces de la prospérité de leur commerce et ainsi de leur participation à la richesse du roi²². Mais peuvent-ils suffire à garantir la légitimité de leur présence et, par là même, à les protéger des assauts marseillais ?

La menace corsaire, condition du décloisonnement de l'affaire Villareal (1678-1679)

Dans les années 1670, la préoccupation corsaire n'est pas neuve pour les Marseillais qui participent, dès 1585, à la « Ligue des ports de Provence²³ ». Devançant les projets royaux, les Marseillais font le premier pas dans l'organisation d'une résistance collective aux offensives barbaresques. Il s'agit de sécuriser les convois par l'affrètement de navires de guerre, et par la mise en place d'un réseau de correspondances « exprès », assuré par des porteurs chargés de relier les différents ports²⁴. Cette volonté de sécuriser les convois de marchandises montre bien le sentiment d'une menace constante, ressentie par

¹⁹ *Ibid.*, p. 1324.

²⁰ Jonathan Israël, *European Jewry in the Age of Mercantilism, 1550-1750*, Oxford, Clarendon Press, 1985, p. 110-113.

²¹ Pierre Clément, *Lettres, instructions et mémoires de Colbert, op. cit.*, t. II, p. 679, lettre de Colbert à Rouillé, intendant de Provence, 8 septembre 1673.

²² ADBDR, 394 E 29, Chargements effectués pour le compte de Villareal et Attias entre 1670 et 1679.

²³ ACCM, E 49, Pirates barbaresques. Armement, affaires diverses (1566-1679). « Ligue des ports de Provence contre les corsaires barbaresques », 1585.

²⁴ ACCM, E 49, lettre des consuls de Toulon, 30 juillet 1653.

toutes les municipalités du littoral provençal. En 1683, on sait que Montpellier a même rejoint la ligue²⁵, qui s'étend dès lors sur quelque 250 kilomètres de côtes. Néanmoins, son efficacité est mécaniquement limitée par le temps incompressible des déplacements à cheval et par les capacités de réaction armée des ports. Ainsi, en mai 1680, des corsaires algérois ont pu prendre un bâtiment français dans la rade de Toulon, sans que les vaisseaux lancés à leur poursuite par l'intendant de la marine royale puissent les rattraper.

Les capitulations signées entre la France et la Sublime Porte ainsi que le rôle joué sur place par les consuls français ont néanmoins rendu la navigation des bâtiments français en Méditerranée relativement sûre. Il y a très peu de traces corsaires jusqu'au 4 octobre 1678 :

Le roy estant bien aise de sçavoir dequelle maniere les corsaires de tunis, tripolly et alger en usent avec les bastimens françois quils rencontrent en mer, ne manquez pas de nous informer soigneusement du traitement que lesdits bastimens reçoivent desdits corsaires sils en ont prix quelques uns aux merchands de Marseille et depuis quel temps et envoyés moy un memoire de tous les sujets de plainte quils peuvent avoir contre lesdits corsaires²⁶.

Se cache encore derrière cette réponse de Colbert l'écho étouffé des plaintes des négociants marseillais. L'inquiétude, qui n'est pas loin de gagner Versailles, offre aux échevins et à Colbert une cause commune à défendre. Alors qu'entre 1670 et 1673, l'intendant, l'évêque ou tout autre député intervenaient toujours dans leurs échanges, les échevins et le ministre correspondent désormais directement. L'asymétrie commence à s'estomper du fait du péril commun, au profit d'une certaine interdépendance génératrice de regroupement.

Quatre mois plus tard, une fortune de mer produite à Tripoli informe les députés de la Chambre des premiers soubresauts d'un conflit corsaire. Un mois après avoir quitté leur escale chypriote pour rejoindre Marseille, le capitaine Raschet et son équipage :

ont rencontré a laube du jour trois vaisseaux corsaires de ceste ville de Tripoli de barbarie, le chef desquels s'appelle braim trompette, a soixante milles loing au levant de Malte lesquels les chasserent depuis ceste heure la jusque au lendemain a midi quils les joignirent²⁷.

25 ACCM, E 53, Pirates barbaresques. Alger (1673-1732). Lettre des consuls de Montpellier, 24 avril 1683.

26 ACCM, E 49, lettre de Colbert aux députés du commerce, 4 octobre 1678.

27 ACCM, E 62, Pirates barbaresques. Tripoli de Barbarie (1639-1700). Fortune de mer, 14 mars 1679.

Après avoir tiré « 187 coups de canon », cet équipage marseillais parvient néanmoins à reprendre sa route. Mais, trois semaines plus tard, près du Cap Bon à Tunis, un autre équipage tripolitain s'en prend aux rescapés. Un incendie oblige les membres de l'équipage encore en vie à se jeter vers un destin précaire : la noyade ou la captivité. Le caractère épique des récits corsaires ne doit pas nous faire sombrer dans un quelconque romantisme²⁸, mais nous faire mesurer l'inquiétude qui pouvait régner dans un port régulièrement frappé par la course barbaresque. Dès le 12 avril, le marquis de Seignelay demande aux députés de bien vouloir lui fournir un état précis des pertes causées par Alger, Tripoli et Tunis depuis 1670²⁹. La répétition croissante des demandes d'informations sur les prises corsaires donne à voir leur déplacement sensible vers le centre des préoccupations royales. Ce nouveau climat finit par offrir une occasion idéale de contre-attaque aux échevins qui, sept ans après leur premier échec à Versailles, tentent de décloisonner l'« affaire Villareal » et de lui faire atteindre un seuil de visibilité suffisant³⁰. Peut-être profitent-ils de la prise en main croissante de Seignelay dans la gestion des affaires maritimes ? La détente dans les rapports entre les échevins et le secrétariat d'État à la Marine et l'arrivée d'un nouveau personnage peuvent être le présage d'opportunités nouvelles.

MONTÉE EN PUISSANCE DU COLLECTIF ANTI-VILLAREAL ET OFFENSIVE TRIPOLITAINE (1679-1680)

Pour limiter le risque d'un nouvel échec cuisant, les échevins au pouvoir en 1678-1679³¹ œuvrent à la réalisation d'un mémoire minutieux, à même de répondre aux critères de légitimité fixés par Colbert en 1672³².

28 Jean Meyer, « La course : romantisme, exutoire social, réalité économique. Essai de méthodologie », *Annales de Bretagne*, t. 78/2, 1971, p. 307-344.

29 La dernière demande de cet ordre date du 12 octobre 1669, neuf ans plus tôt.

30 F. Chateauraynaud, *Argumenter dans un champ de force*, op. cit.

31 1^{er} Jacques Franchisou, 2nd Mathieu Barrigue (anciens) / 1^{er} Pierre de Saint-Jacques, 2nd Pierre lcard (modernes). Ils sont élus par paire et pour deux ans avec ascendant du 1^{er} sur le 2nd et des anciens sur les modernes.

32 Il serait intéressant de réfléchir à ce véhicule particulier de la négociation politique qu'est le « mémoire ». Concernant la forme, le style et la dimension performative propres aux différents types de témoignage présents dans les archives, la lettre est un support désormais bien analysé : voir Jean Boutier, Sandro Landi et Olivier Rouchon (dir.), *La Politique par correspondance. Usages politiques de la lettre en Italie, XIV^e-XVIII^e siècle*, Rennes, PUR, 2009. Or, le mémoire, avec la lettre, est bien l'outil principal de la communication marseillaise, et son architecture – faite d'arguments courts, sans transition, listés, parfois même numérotés – figure un espace de production de sens particulier, dont la construction appelle encore bien des éclaircissements.

Des preuves du péril juif ? Les échevins pensent en apporter plusieurs³³, à commencer par un rapport de police très détaillé décrivant les « assemblées secrettes pour l'exercice de leur religion » organisées dans la maison de Villareal, au quartier Saint Jean, qui mettent à mal l'unité religieuse de la ville. Ils mentionnent de plus l'installation irrégulière d'une colonie juive, dans le sillage de Villareal et d'Atias, dont certains membres représentent un risque pour l'économie locale³⁴. L'usure juive, parmi les *topoi* anti-judaïques, est ensuite mobilisée dans ce mémoire, interprétée comme une stratégie juive pour nuire aux chrétiens. Ils terminent ce mémoire par l'argument principal que constituent les liens commerciaux entre les juifs installés à Marseille et les corsaires tripolitains. En toute logique, ils citent le jugement rendu en 1677 par l'amirauté : « ce proces fournit une preuve qu'ils font impunement ce commerce et qu'ils n'ont heu l'affronterie de le soutenir legitime a leur egard et sil faut y ajouter la preuve vocalle on nen sera pas en peine³⁵ ». Pour les rendre plus percutantes, ils intègrent ces décisions de justice dans le circuit frauduleux plus large des « marchandises dépréciées » : « ils les font porter à Livourne et nollisent icy des barques pour aller charger a Tripolly et autres lieux de la barbarie, et décharger audit Livourne ou Icy a leur choix pour palier les actes de nollisement quy font aux escrittures de me fabry notaire³⁶ ». Le même schéma triangulaire « Livourne-Marseille-Tripoli » est matérialisé dans un cadre plus classique, une activité plus couramment attribuée aux juifs que le recel de butin de course, à savoir la contrebande. En effet, le centre de l'argumentaire tient en la densité des liens entre juifs de Marseille, Tripoli et ses corsaires. Le mémoire se termine par une dernière accusation contre Villareal et Atias, pour laquelle les échevins ne disposent d'aucune preuve formelle, mais qu'ils imaginent capable de faire basculer le ministre :

il ne faut pas douter [...] qu'ils ne donnent des avis aux Corsaires du départ des navires marchands pour leur facillitter les moyens de les aller surprendre et des armemens quy se font a Marseille ou a Toulon pour que outre que leurs interests sy rencontre ils ont sy grande correspondance avec les corsaires et tant d'occasions decrire par vois de Livourne ou de Genes cella est important et doit estre concideré³⁷.

33 ACCM, G 5, Mémoire des échevins et députés du commerce adressé à Seignelay, 21 septembre 1679.

34 Ils mentionnent la faillite avérée de Franco Dalmeda.

35 ACCM, G 5, *loc. cit.*

36 *Ibid.*

37 *Ibid.*

Si cette accusation était avérée, les juifs de Marseille seraient non seulement des espions à la solde des Barbaresques, mais aussi des collaborateurs des États corsaires. Ce soupçon laisse clairement apparaître la manière dont s'entrecroisent, dès lors, la problématique corsaire et l'« affaire Villareal ». Colbert et l'intendant de Provence, Rouillé, ne peuvent plus se contenter d'ignorer les revendications marseillaises, si bien qu'au cours de l'hiver 1679-1680 on demande à Villareal et Atias de produire un mémoire pour leur défense³⁸. Son contenu nous laisse à penser qu'ils ont eu en main une copie du mémoire envoyé par les échevins, aux accusations duquel ils répondent exhaustivement. Par ailleurs, à ce mémoire est joint un ensemble de documents attestant de l'authenticité de leurs propos, répondant aussi à une exigence forte de rigueur dans l'administration de la preuve. Cependant, les négociants juifs font preuve d'une légèreté déconcertante au sujet des accusations de collaboration avec l'ennemi corsaire, pourtant les plus graves et les plus à même de convaincre le ministre et l'intendant. Ils se contentent de les considérer comme « invraisemblables », et refusent donc de les discuter. Pour autant, l'affaire reste sans suite. On notera seulement le refus, au cours de cette période, d'accorder des passeports à deux négociants juifs livournais et à leurs familles³⁹.

Sur la rive sud, les corsaires ne tardent pas à passer à l'action. Le 3 octobre, deux semaines seulement après l'envoi du mémoire des échevins, le dey de Tripoli déclare officiellement la guerre à la France en représailles à l'attaque de la marine royale à Chio⁴⁰, où quatre vaisseaux de guerre avaient envoyé par le fond une polacre tripolitaine. Un correspondant anonyme, résidant à Tripoli, informe les députés du commerce qu'en guise d'introduction aux hostilités, les corsaires avaient « violemment » pris dans leur port une barque française, arrivant de Livourne chargée de vin. L'auteur explique son choix de l'anonymat :

Le secrétaire de la presente quoy quil soit un de vos tres humbles serviteurs ne se signe point de peur que messieurs les juifs de Marseille [...] espions qu'ils sont de la patrie [ne le dénoncent au dey] et ne luy fissent tomber quelque avanie, suffit qui a l'honneur destre cognue d'un de vostre corps⁴¹.

Ce témoignage, probablement émis par un membre de la nation française, met en lumière un point connu dans d'autres localités européennes, à Livourne notamment, à savoir les liens qui unissent certains négociants juifs aux trois

38 AEE, Mémoires et documents : France (Provence), f. 298-30, « Requête présentée à M. Rouillé, Intendant ».

39 AAE, Mémoires et documents : France (Provence), f. 338.

40 Située en Grèce actuelle, alors sous domination ottomane.

41 ACCM, E 62, lettre anonyme aux députés du commerce, 3 octobre 1679.

régences barbaresques⁴². L'auteur évoque clairement, sans éprouver le besoin de l'expliquer, des liens étroits entre les juifs de Marseille et le dey de Tripoli. Mais il va plus loin, affirmant qu'ils espionnent les Marseillais, et notamment les correspondances des édiles municipaux, pour en informer directement celui qui est désormais l'ennemi déclaré du roi de France : Hasan Abaza Dey. Ces relations entre juifs et régences posent avec acuité la question des liens qu'ont pu tisser certains groupes de négociants parmi les élites administratives barbaresques, mais aussi avec les négociants juifs installés en Afrique du Nord, et qui constituent des éléments centraux pour le développement de leur commerce en Méditerranée. Mais qu'en est-il des juifs installés à Marseille ? Cette lettre anonyme corrobore les accusations des échevins concernant les avis que donneraient les juifs de Marseille aux Barbaresques. Elle fait en outre apparaître deux mouvements parallèles de développement des capacités politiques : celui de la communauté juive livournaise en Méditerranée, et celui des échevins marseillais à Versailles.

108

Pertes marseillaises et victimes collatérales

À la différence de la piraterie, la course en Méditerranée apparaît comme une activité commerciale normalisée⁴³, ainsi qu'en attestent les formes de ces « entreprises corsaires » et les documents qui en sont issus : patentes, licences, actes notariés, etc. Néanmoins, cette « normalité » ne doit pas nous faire oublier le caractère éminemment guerrier qui conditionne cette activité⁴⁴. En fait, la distinction soutenue par Michel Fontenay entre une activité économique sur arrière-fond religieux spécifiquement méditerranéenne, le « corso », et le « mode de belligérance » qu'est la guerre de course hors Méditerranée, apparaît plus ténue dans les sources⁴⁵.

D'octobre 1679 à janvier 1680, la chambre de commerce de Marseille estime les pertes françaises à 1 312 500 livres tournois, équivalant à la prise de vingt-quatre vaisseaux par les corsaires tripolitains. Michel Fontenay a tenté d'estimer le coût réel des pertes françaises pour la période antérieure (1652-1664)⁴⁶. D'après ses calculs, il s'élève à 3,6 millions de livres, soit seulement 43 % des 8,3 millions déclarés alors par la chambre. Il conseille donc de diviser par deux

42 Voir Francesca Trivellato, *The Familiarity of Strangers, op. cit.*, et en particulier Jean-Pierre Filippini, « Les Juifs de l'Afrique du Nord et la communauté de Livourne au XVIII^e siècle », dans *Les Relations intercommunautaires juives en Méditerranée occidentale, XIII^e-XX^e siècle*, CNRS Éditions, Marseille, 1984, p. 60 sq.

43 Lemnour Merouche, *Recherches sur l'Algérie à l'époque ottomane*, Saint-Denis, Bouchène, 2007, t. II, *La Course, mythes et réalité*.

44 Voir Wolfgang Kaiser (dir.), *Le Commerce des captifs. Les intermédiaires dans l'échange et le rachat des captifs en Méditerranée, XV^e-XVII^e siècle*, Rome, École française de Rome, 2008.

45 Michel Fontenay, « La place de la course dans l'économie portuaire... », art. cit.

46 *Ibid.*, p. 1335.

les estimations marseillaises. Une fois les chiffres rectifiés, les pertes en course représenteraient 300 000 livres par an en moyenne, soit environ 2 à 3 % du commerce français en Méditerranée durant cette période. Cette marginalité du phénomène est confirmée par Daniel Panzac, selon lequel « la ponction opérée sur ce trafic au milieu du XVII^e siècle, et plus sûrement encore à la fin, est à peu près nulle⁴⁷ ». Cependant, même en se basant sur ces moyennes, et sur ce coefficient d'exagération (43 %), la valeur toujours impressionnante des prises tripolitaines s'élèverait à environ 565 000 livres. En seulement trois mois, les Tripolitains auraient ainsi réussi à prendre l'équivalent de 15 % de l'ensemble des pertes causées par les corsaires sur une période précédente de douze années. Pour un bâtiment français en Méditerranée au moment de la crise, la probabilité d'être pris par les corsaires tripolitains était donc énorme.

Cette exagération marseillaise a un but direct pour les victimes : maximiser le remboursement de leurs pertes par les assurances. Néanmoins, malgré leur prise en charge contractualisée, ces pertes sont source de tensions dans la ville même, faisant parfois des victimes inattendues. Au moment de la production de l'attestation de la prise des corsaires tripolitains du 14 mars 1679 déjà évoquée, le capitaine Raschet est captif à Tripoli depuis près de cinq mois. Nous aborderons plus loin les processus inhérents au rachat des captifs à Marseille, mais une des lettres du capitaine, étonnamment conservée aux archives de la chambre de commerce, met en lumière un angle mort de la captivité. Elle constitue une réponse à une lettre de sa femme qui s'inquiète, non pas de sa captivité, mais plutôt des conséquences que cette prise a eues pour elle :

Mademoiselle,

Jay [...] veu la consternation que voste disgrâce vous a donné et particulièrement lapreantion que vous avies de ma personne vous deviez avoir toutte sorte de sujet den apreander le sinistre [...]. [Je souhaite qu'à] ces messieurs quilz m'avoient confié leur bien [...] [vous] faisiez cognoistre veritablement que dans l'un et l'autre combat pour le leur sauver je n'ai jamais rien espargné de toutte nos forces et mesme j'ai prodigué mon sang pour ce sujet suivant mon devoir et mon honneur, et sça esté avec le plus grand creve-coeur du monde que de voir que toutes mes peines et deligences & la mort de tant de mes pauvres gens n'avoit rien avancé⁴⁸.

Elle se dit donc victime de disgrâce à Marseille, suite à la prise qu'a subie son mari. Le caractère paradoxal de la situation étonne au premier abord : le

47 Daniel Panzac, « Une activité en trompe-l'œil : la guerre de course à Tripoli de Barbarie dans la seconde moitié du XVIII^e siècle », *Revue de l'Occident musulman et de la Méditerranée*, n° 47, 1988, p. 126-141.

48 ACCM, E 62, lettre du capitaine Raschet captif à Tripoli à sa femme, février-mars 1679.

capitaine est retenu depuis cinq mois à Tripoli, mais s'enquiert uniquement de la situation de sa femme. Le paradoxe n'est qu'apparent. En effet, bien conscients du péril que peut représenter la navigation en Méditerranée, les capitaines sont responsables vis-à-vis des propriétaires des marchandises perdues sur leur bâtiment. Et ceux-ci ne sont pas des moindres : parmi eux, il y a Antoine Vitalis, ancien échevin (1672-1674), et Guillaume de Saint-Jacques, membre d'une des plus puissantes familles de Marseille. Le capitaine étant retenu captif, ces négociants, en quête de réponses précises, se retournent vers sa femme, d'ailleurs chargée par son mari de leur transmettre sa version du naufrage⁴⁹. Ainsi, toute la suite de la lettre tient en une justification par le menu du courage dont il a fait preuve au cours des deux attaques qu'il a subies :

110

nonobstant que j'estois tout brisé du premier et mesme ne m'auroient jamais fait périr sy ne fut esté qu'un canon de sainte barbe [...] tirant sur la poupe, les estoupins prenent feu a nos toilles quy commancerent a larder si furieusement quil nous fust impossible de lesteindre et comme un foudre nous prit la poupe sy hardiment que nous n'eusmes de plus court pour sauver nos vies du feu que de se jeter a la mer. J'ai perdu 10 hommes au dernier combat, au premier je nay perdu personnes, voillà la funeste relation de nos malheurs⁵⁰.

Cette version du naufrage produite par le capitaine, et réutilisée dans le récit de la fortune de mer, correspond à une forme narrative particulière⁵¹. Cette légitimation du naufrage n'a pas pour unique but de réhabiliter sa femme à Marseille et l'estime qu'elle a pour lui. L'acte juridique qu'est la fortune de mer tient lieu de version officielle, reconnue par les négociants, mais surtout pour les assurances dont les clauses résolutives tiennent compte de la réaction du patron et de son équipage. D'où l'insistance dont il fait preuve pour montrer qu'il a fait tout ce qui était en son pouvoir, mais que sauver les marchandises était devenu « impossible », et qu'il ne leur restait plus qu'à se jeter à la mer pour « sauver leurs vies »⁵². À travers ce témoignage, nous avons accès à ces nombreuses victimes inattendues de la course dans un port comme Marseille. Certes, les intérêts financiers en jeu dans chacun de ces témoignages nous amènent à pondérer la portée des dégâts infligés par les corsaires barbaresques. Ils n'en sont pas moins bien réels, et touchent les négociants, les compagnies d'assurance, ainsi que les familles de ces gens de mer qui risquent leur vie, ou leur liberté dans cette

49 Elle a peut-être transmis une copie de la lettre à la Chambre de commerce, permettant ainsi sa conservation.

50 ACCM, E 62, lettre du capitaine Raschet captif à Tripoli à sa femme, février-mars 1679.

51 Guillaume Calafat, « Expertises et tribunaux de commerce. Procédures et réputation à Livourne au xvii^e siècle », *Hypothèses*, 2010, 1, p. 141-154.

52 ACCM, E 62, lettre du capitaine Raschet captif à Tripoli à sa femme, février-mars 1679.

navigation, et qui pâtissent elles aussi du conflit. Les échevins ont certes vu leurs rapports avec Colbert – père et fils – et l'intendant se reconfigurer, mais de quelle marge de manœuvre vont-ils pouvoir disposer pour lutter contre le fléau corsaire ?

La crise corsaire, tremplin des ambitions du clan Saint-Jacques

Le 9 décembre 1679, conscient de l'étendue des dégâts, Louis XIV décide d'envoyer non pas un de ses diplomates mais le négociant marseillais Joseph de Saint-Jacques pour négocier avec le dey de Tripoli. On pourrait interpréter ce choix de celui qu'on appelle « Empereur » dans les Échelles du Levant, comme un geste de mépris envers la régence, le souverain ne réservant sa diplomatie qu'à Constantinople. Ce choix n'en doit pas moins retenir notre attention, car Joseph de Saint-Jacques est membre d'une des familles alors les plus influentes de Marseille. Au moment où débute sa mission, un de ses proches parents, Pierre de Saint-Jacques, vient d'ailleurs d'être élu premier échevin. Issus d'une ancienne famille consulaire, ses membres ont survécu au changement de régime municipal de 1660. Bien que la noblesse soit théoriquement privée de l'accès aux premières charges municipales, les Saint-Jacques ont mis en place un système d'alliances associant six autres familles, dont les figures principales sont régulièrement élues à la plus haute charge municipale⁵³. Trois d'entre eux – Jacques Franchiscou, Pierre de Saint-Jacques et François Borelly – sont en poste d'octobre 1678 à octobre 1682, période qui s'avère décisive pour l'affaire Villareal. Considérant que le premier député du commerce à porter une plainte contre la présence de négociants juifs à Marseille est aussi un Saint-Jacques, on peut envisager que, si cette ambassade représente un moyen nouveau d'affirmation pour cette famille et ses alliés, elle offre aussi un contact direct avec le ministre, à même de servir « leur » campagne contre l'installation juive ; nous y reviendrons. Pour l'instant, le roi donne à Joseph de Saint-Jacques l'ordre de proposer un traité de paix au dey de Tripoli :

au nom des Srs Eschevins & deputes du commerce de la ville de Marseille ou meme du commerce general de France si besoing est, et au cas que le dey de Tripoly ne veut pas se contenter qu'il traittat au nom du commerce il pourra le faire an nom des Eschevins & communauté de la ville de Marseille⁵⁴.

Les commentaires de l'intendant et d'un contact parisien de la Chambre, Billenzani, nous apprennent son échec en mars 1680. En aucun cas, Saint-Jacques

53 Mazenod, Callamand, Constans, Franciscou, Borelly, Bazan. De 1667 à 1694, neuf d'entre eux sont élus au premier chaperon, remportant ainsi une élection sur trois.

54 ACCM, E 62, Traité de paix en douze points que Saint-Jacques doit négocier à Tripoli, 9 décembre 1679.

ne pouvait parler au nom du roi, et comme ce dernier l'avait explicitement envisagé, le dey refuse de traiter avec un simple représentant du commerce. Le commandeur de Valbelle, chargé d'organiser l'expédition, touché par cet échec, affirme avec véhémence qu'il l'avait prédit. Dans son emportement, il enjoint aux échevins : « vous devez point lasser de supplier messieurs colbert père et fils » afin qu'ils déclenchent une offensive militaire, leur renouvelant sa confiance en ce M. Billenzani de Paris, qui ne tarde pas à répondre à l'appel : « je ne manqueray de solliciter Mgr le marquis pour les reponses, et tascheray autant qu'il sera en moy, de faire connoistre la necessité qu'il y a à réduire ces corsaires⁵⁵ ». Leur insistance sera-t-elle payante ?

AU CONTACT DES DEUX RIVES : LES JUIFS ACCUSÉS DE TRAHISON (1681-1682)

112 Le roi, qui doit réagir aux attaques tripolitaines, décide de lancer une offensive dès le cœur de l'hiver passé. En février 1681, le marquis de Seignelay assure aux Marseillais que leurs souffrances sont terminées : le roi vient d'envoyer sept vaisseaux de guerre emmenés par Duquesne afin d'obliger Tripoli « a faire la paix a des conditions avantageuses⁵⁶ ».

Un habitant d'Alger accuse les juifs de trahison

Malgré cette reprise en main du conflit par le pouvoir royal, les députés du commerce restent à double titre un rouage important de l'opération. Ils sont d'abord priés, non sans insistance, de participer au financement de l'expédition militaire à hauteur de 90 000 livres. L'intendant de Provence, Morant, joue d'ailleurs le rôle de modérateur entre l'impatience du roi et les réticences des députés. En fait, le roi, par l'intermédiaire de l'intendant de la Marine, attend leur avis avant une intensification de l'offensive dès avril 1681. Quatre mois après le début de l'offensive, le 7 juin 1681, Morant évoque une négociation avec le Divan d'Alger qui promet de ne plus armer de corsaires et de ne plus recevoir de prises françaises dans son port, en échange d'esclaves algérois retenus sur les galères⁵⁷. Mais, dès la fin du mois d'août, le traité est violé par les Algérois, officiellement parce que les galériens n'avaient toujours pas été renvoyés. Ils déclarent qu'« ils réduiront en esclavage tous ceux qu'ils pourront attraper⁵⁸ ». Une autre lettre de l'intendant, datée du 4 novembre 1681⁵⁹,

55 ACCM, E 62, lettre de Billenzani aux échevins, 1^{er} avril 1680.

56 ACCM, E 62, lettre de Seignelay aux échevins, 23 février 1681.

57 Archives nationales de France (désormais AN), G7 458, lettre de l'intendant à Colbert, 7 juin 1681.

58 AN, G7 458, lettre de l'intendant à Colbert, 2 septembre 1681.

59 AN, G7 458, lettre de l'intendant à Colbert, 4 novembre 1681.

nous dit toute la consternation des députés du commerce suite à cette rupture générant une grande inquiétude, une réelle peur des négociants marseillais convaincus que les corsaires d'Alger sont bien plus redoutables que ceux de Tripoli. En effet, le 24 décembre ils étaient parvenus à envoyer par le fond quatre vaisseaux et avaient pris trois cent soixante-huit captifs sur vingt-quatre autres bâtiments, soit le même nombre que les Tripolitains en seulement deux mois⁶⁰. Au début du mois de novembre 1681, au plus fort de la crise corsaire, les députés du commerce reçoivent une lettre d'un habitant d'Alger, une nouvelle fois anonyme, qui dénonce les liens directs qui unissent juifs de Marseille et corsaires algérois. La crise leur offre ainsi l'occasion de régler leur autre problème : la présence de Villareal en ville. Les témoignages s'accumulent en ce sens et Colbert, pourtant toujours suspicieux, ne semble plus en mesure d'éviter les arguments des Marseillais :

Il est bien nécessaire de vérifier si les avis qui vous ont été donnés par un habitant d'Alger sur le sujet de la barque que les Juifs de Livourne font naviguer, et dont ils se servent pour avertir les corsaires de départ des bâtiments français, est véritable, et de punir sévèrement ceux qui se trouveront coupables⁶¹.

Il existerait donc un circuit d'informations judéo-barbaresque entre Marseille et Alger, matérialisé par cette barque livournaise. L'intendant Morant paraît quant à lui extrêmement sceptique :

Ils insistent beaucoup sur la nécessité d'éloigner les Juifs de leur ville. [...] Lettre d'Alger écrite par une personne vendue, suite aux « faux avis » donnés par des Juifs portugais. [...]. Il informe qu'un Juif, habitant Marseille, correspond avec des gens d'Alger⁶².

Colbert lui demande de mener l'enquête au plus vite. Il en rend compte dès le 6 décembre : il y a seulement trois familles juives importantes à Marseille, dont deux ont reçu permission du roi de négocier. L'intendant constate beaucoup d'empressement à les chasser. Quant aux accusations des marchands contre la correspondance des juifs avec les corsaires : « ces plaintes sont liées à des soupçons liés à la condition de juif, mais il n'y a aucune preuve⁶³ ». Morant fait néanmoins surveiller leur correspondance et les marchandises qui arrivent à leur compte. Entre temps, Duquesne, qui a su obtenir la paix des corsaires de Salé et Tripoli, a ordre de concentrer ses efforts sur Alger, mais la tâche n'est

60 ACCM, E 62, liste des prises algéroises depuis la rupture, 10 avril 1682.

61 ACCM, B 76, Correspondance passive de la chambre de commerce, lettres de Seignelay et de Louis Phélyppeaux de Ponchartrain, ministre de la Marine (1681-1699).

62 ANF, G7 458, lettre de l'intendant à Colbert, 26 novembre 1681.

63 ANF, G7 458, lettre de l'intendant à Colbert, 6 décembre 1681.

pas aisée. Un état de la flotte algéroise datant de janvier ou février 1682 est relativement édifiant⁶⁴ : elle compte 19 vaisseaux rassemblant 704 pièces de canon, 278 pierriers et 4 650 hommes⁶⁵.

Les juifs, conseillers en relations internationales pour les régences barbaresques ?

Malgré cette flotte, le 3 mars 1682, le chevalier de Beaujeu, capitaine de vaisseau, annonce à l'intendant que les Algérois se repentent d'avoir déclaré la guerre et de l'avoir menée de façon si injuste. Ils se disent prêts à se soumettre aux volontés du Roi pour faire la paix et ont refusé la paix aux Anglais parce qu'ils la souhaitent avec la France. Beaujeu conseille de ne leur demander qu'une chose à la fois, la liberté des Français, puis la restitution des marchandises. Selon lui : « la guerre a été déclarée à cause des Juifs, car ils ont annoncé que toute l'Europe allait prendre les armes contre la France. Ils participent à tous les trafics, même celui des hommes qu'ils achètent avec les Turcs⁶⁶ ». Plusieurs éléments du discours de Beaujeu permettent de saisir les enjeux principaux qui traversent les conflits corsaires dans lesquels la France est engagée pendant cette période. L'évocation de l'Angleterre inscrit tout d'abord ces crises dans le contexte extrêmement concurrentiel que connaît alors le marché méditerranéen. Depuis le milieu du XVII^e siècle, les Anglais et les Hollandais ont pris la tête de cette autre course, au détriment de leurs principaux concurrents français. Dans cette configuration, le premier port concurrent de Marseille, Livourne⁶⁷, constitue en quelque sorte le relais des grandes compagnies commerciales londoniennes ou amstellodamoises en Méditerranée. Dans cette guerre économique, les corsaires peuvent représenter un allié de poids, dont le service est largement bénéficiaire aux puissances nordiques, ainsi que l'affirme Michel Fontenay :

Dans l'Europe protestante en revanche on avait souvent moins de scrupules [à vendre du matériel stratégique] d'autant que les principales victimes des Barbaresques étaient les papistes et que le corso favorisait la pénétration maritime et commerciale des Nordiques en Méditerranée. Les Anglais et les Hollandais étaient donc les grands pourvoyeurs de matériel militaire et naval dans les ports d'Afrique du Nord⁶⁸.

64 ACCM, E 53, Rolle de la flotte de course algéroise, 1682.

65 Équipement et équipage moyen par vaisseau algérois : 37 pièces de canon, 17 pierriers et 290 hommes.

66 ANF, G7 459, lettre du chevalier de Beaujeu à l'intendant Morant, 3 mars 1682.

67 « *From the mid-seventeenth century until the rise of Marseilles after 1715, Livorno was the principal redistribution center of Italian peninsula and probably the most important European port in the Mediterranean* » (Francesca Trivellato, *The Familiarity of Strangers*, op. cit., p. 6).

68 Michel Fontenay, « La place de la course dans l'économie portuaire... », art. cit., p. 1334.

En effet, les premières victimes des corsaires sont de loin les Français. D'avril 1679 à mai 1685, les corsaires de Tripoli ont effectué 130 sorties, soit près de 22 par an, capturant 75 bâtiments, parmi lesquels « 30 français⁶⁹, 3 hollandais, 4 génois, 8 vénitiens, 4 maltais, 6 ragusains, 2 napolitains⁷⁰ ».

En outre, cette concurrence exaltée est à comprendre dans un contexte diplomatique européen explosif. La guerre de Hollande (1672-1678), puis la politique des réunions (1678-1681) placent Louis XIV au centre d'une hostilité généralisée des souverains européens, ce qui constitue les prémices de la ligue d'Augsbourg (1686). Les juifs auraient ainsi, selon Beaujeu, informé le Divan d'Alger de ce grand projet anti-français. Dès lors, assurés de l'ouverture sur terre d'autres lignes de front, les Algérois pensaient peut-être agir au bon moment pour participer à la défaite militaire de Louis XIV. Il apparaît en tous cas que, comme à Tripoli, les négociants juifs bénéficient de l'oreille attentive des élites politiques algéroises. Outre la circulation d'informations sur les départs de vaisseaux marseillais, les juifs joueraient ainsi le rôle de conseiller politique pour les Barbaresques, contre les intérêts français en l'occurrence. Cela peut laisser entrevoir, non pas un complot juif anti-chrétien, comme le décrivent les échevins marseillais, mais l'existence de stratégies politiques menées par certaines familles juives en Méditerranée.

Francesca Trivellato a finement décrit les formes de gestion de l'identité mises en place par des groupes sépharades qui se déclarent en tant que juifs d'Afrique du Nord à Livourne, et en tant que juifs livournais en Afrique du Nord. Cette stratégie a fini par porter ses fruits, si bien que, dans les années 1710 une dizaine de ces familles « finissent par dominer les échanges entre Marseille, Livourne et l'Afrique du Nord⁷¹ ». Néanmoins, au vu des éléments dont nous disposons, ces stratégies collectives menées par les juifs livournais en vue d'accroître leur commerce ne sauraient être comprises comme une « politique juive ». Une telle conception ferait l'impasse sur la grande diversité qui segmente les différentes communautés juives méditerranéennes et qui nous empêche d'envisager une diaspora unifiée.

D'une rive à l'autre de la Méditerranée, juifs ottomans et ibériques ont évolué séparément. En matière de langues, de rites religieux, de pratiques sociales et d'activités économiques, les disparités existant entre les Sépharades vivant dans

69 Ce chiffre est peut-être à réévaluer au vu des 24 prises faites entre octobre 1679 et janvier 1680.

70 Richard Pennell, « Tripoli in the Late Seventeenth Century: The Economics of Corsairing in a "Sterill Country" », *Libyan Studies*, n° 16, 1985, p. 101-112, cité par Daniel Panzac, « Une activité en trompe-l'œil... », art. cit.

71 Francesca Trivellato, *The Familiarity of Strangers*, op. cit., p. 67.

les Balkans, en Anatolie, dans le Levant, en Afrique du Nord, et ceux installés en Italie et en Europe de l'Ouest s'accrochèrent encore au XVII^e siècle⁷².

Pour autant, à titre individuel ou familial, certains juifs livournais ont, pour des raisons économiques, noué des liens très forts en Afrique du Nord. Parmi les dix familles livournaises que F. Trivellato présente comme très insérées dans la région⁷³, apparaissent les Aghib et les Farro, qu'on avait eu l'occasion d'apercevoir lors du procès au tribunal de l'amirauté en qualité d'opposants, aux côtés de Villareal et d'Attias. Est-ce une coïncidence ?

Les juifs marseillais et le commerce des captifs

116

La dernière accusation de Beaujeu concerne le commerce juif du rachat de captifs. Avant tout morale, cette accusation ne saurait constituer un mobile de poursuite contre eux, mais elle vient renforcer l'argument de leurs correspondances en Barbarie. De notoriété publique à Marseille, la participation de Villareal et d'Atias à ce commerce se trouve confirmée par les contrats de rachat qu'ils ont signés depuis leur installation. Citons, à titre d'exemple, celui réalisé par l'étude Condé et Breguier, le 23 août 1675, en présence :

d'Abraam Athias marchand habitant en cette ville de Marseille, nous faisons tant pour luy que pour ledit Joseph Vaïs Villareal aussy marchand habitant en cette ville de Marseille redemption des pauvres esclaves fondées dans leglize au couvent de la ste trinité de cette ville et par les mains du Sr Anthoine Izoard bourgeois un des prieurs et tresorier. [...] leurs créanciers ont promis de bailler charitablement ledit Chaulan natif de cette ville pour son rachat & dellivrance d'esclavitude ou estoit debtenu aux parties de Tripolly de Barbarie⁷⁴.

Sur les 300 livres que coûte la libération au couvent marseillais, les négociants juifs prélèvent 100 livres pour ce transfert « charitable » soit, pour ce type d'opérations, un bénéfice net de 33 %⁷⁵. Les acteurs de ce secteur légal et lucratif peuvent être perçus comme des « profiteurs de guerre⁷⁶ ». Autre moyen de tirer profit de l'activité corsaire, tout en vivant en Europe, le marché du rachat de captifs est largement occupé par les négociants juifs, livournais

72 Nous traduisons : « *Across the eastern Mediterranean, in contrast, Ottoman and Iberian Jews grew further and further apart. Differences in language, religious rites, social customs, and economic activities between the Sephardim living in the Balkans, Anatolia, the Levant, and North Africa and those who settled in Italy and in western Europe became more acute in the seventeenth century* » (*ibid.*, p. 64).

73 *Ibid.*, p. 67.

74 ADBDR, 356 E 451, contrat de rachat d'un captif marseillais détenu captif à Tripoli par Villareal et Atias, 23 août 1675.

75 Wolfgang Kaiser (dir.), *Le Commerce des captifs*, *op. cit.*

76 *Ibid.*

en particulier, preuve s'il en fallait encore de la fiabilité de leurs réseaux nord-africains ainsi que de la complexité et du poids des intérêts de la course en Méditerranée.

Ici, le témoignage direct d'un personnage renommé, extérieur à l'entreprise d'exclusion des juifs, viendrait corroborer la thèse marseillaise d'un complot contre les intérêts français. En effet, les contacts bien connus des juifs en Barbarie servent de soubassement aux montages beaucoup plus hypothétiques des négociants marseillais qui font campagne pour leur exclusion. Les diverses interprétations convergentes des rapports entre juifs et barbaresques réunies ici renvoient directement à des formes narratives spécifiques, nées en Espagne au moment de l'Inquisition⁷⁷. À Valence, au XVI^e siècle, des « voix » dévoilent également l'existence de relations directes entre les morisques espagnols, cette fois, et les corsaires barbaresques, voire avec le Grand Sultan. Ennemis de la patrie, ils auraient même fomenté une invasion algéroise en Espagne. Malgré les intérêts particuliers que défendent aussi les échevins dans cette longue campagne anti-judaïque, force est d'admettre une relative sincérité dans les échanges qui ont constitué, au fil des controverses, l'« affaire Villareal ». Ainsi, la théorie du complot des étrangers avec l'ennemi barbaresque a su progressivement s'imposer pour permettre « l'illusion d'une maîtrise intellectuelle de ce qui arrive [et qui] permet d'échapper provisoirement au malaise provoqué par le sentiment du chaos⁷⁸ ». Que les juifs installés à Marseille en soient ou non responsables, cette affaire montre bien l'existence de ces circuits d'information et de recel transméditerranéens. Cette participation en amont et en aval de la prise paraît un moyen efficace pour rationaliser les campagnes corsaires, soumises à un taux d'échec élevé. Ces marchands juifs livournais, que l'on retrouve aussi bien impliqués comme fournisseurs dans les campagnes corsaires maltaises⁷⁹, se trouvent être, non pas seulement des clients, mais des collaborateurs directs des corsaires barbaresques, aux yeux de la justice tout du moins.

Trois jours pour quitter le territoire

Du point de vue des Marseillais, premières victimes de ces guerres corsaires⁸⁰, et désormais du roi, tous les moyens sont bons pour mettre un terme au conflit. Le 2 mai 1682, une ordonnance royale est publiée :

77 Rafael Benitez Sanchez-Blanco, *Heroicas decisiones. La monarquía católica y los moriscos valencianos*, Valence, Institutió Alfons el Magnànim, Diputació de València, 2001.

78 Pierre-André Taguieff, *La Foire aux illuminés. Ésotérisme, théorie du complot, extrémisme*, Paris, Mille et une nuits, 2005.

79 Anne Brogini, *Malte. Frontière de chrétienté*, Rome, École française de Rome, 2006.

80 Salvatore Bono, *Les Corsaires en Méditerranée*, Paris, Paris-Méditerranée, 1998.

De par le roy Comte de Provence,
Sa Majesté ayant jugé du bien de son service de ne pas permettre un plus long séjour aux Juifs qui se sont établis à Marseille ; elle leur ordonne de sortir incessamment non seulement de laditte ville mais meme de son Royaume pour aller ou bon leur semblera [...].

Signé : Le Roy, et plus bas : Colbert⁸¹.

118

L'ordonnance, publiée à Marseille le 22 mai, est introduite par un préambule rappelant les raisons pour lesquelles cette exclusion intervient. Il commence par citer l'édit de Charles VIII (1484), inscrivant cette ordonnance dans la lignée d'anciens règlements royaux, réglant ainsi le flou juridique impliqué par l'édit d'affranchissement du port. Il reprend ensuite, en grande partie, le mémoire des échevins de septembre 1679, signe de tout le poids dont les arguments marseillais avaient réussi à peser à Versailles. Seule nuance notable, Villareal se retrouve désormais seul nommément cité dans la liste des exclus. Enfin, outre leurs pratiques religieuses et usurières, on retrouve le même argumentaire centré sur les communications qu'entretiennent les juifs avec la Barbarie, du trafic des butins de course aux avis donnés aux corsaires sur les armements et les départs des bâtiments marseillais : « ils donent incessamment des advis aux Corsaires de toutes les voilles quy partent de Marseille en leur facillant les moyens de les aller surprendre ». Villareal, Atias et les autres juifs installés à Marseille doivent quitter le territoire. Les négociants juifs verront désormais leur présence réglementaire à Marseille réduite à trois jours, comme le prévoyait l'arrêt du Parlement de Provence de 1647.

Bien que la course barbaresque ait constitué, à n'en pas douter, un facteur d'incertitude fondamental pour les négociants marseillais, elle a néanmoins permis à certains de voir leurs capacités politiques s'accroître jusqu'au point de déterminer la publication d'une ordonnance royale pour faire exclure leurs concurrents juifs. Plus qu'à la simple éviction de deux concurrents, on assiste par cette longue opération de lobbying à la réaffirmation de la souveraineté des Marseillais sur leur territoire. Contre les vues de Colbert, ils ont su imposer leur protectionnisme judéophobe. Peter Sahllins oppose très nettement une « citoyenneté absolue » française aux jurisprudences « silencieuses » élaborées au niveau local, caractéristiques des autres pays européens⁸². Au contraire, l'« affaire Villareal » met au jour la dimension pleinement incertaine, négociée, des modes d'accès à la citoyenneté. Par l'observation de ces pratiques politiques,

81 ACCM, G 5, copie de l'ordonnance royale du 2 mai 1682.

82 Peter Sahllins, *Unnaturally French. Foreign Citizens in the Old Regime and After*, Ithaca/London, Cornell University Press, 2004.

on rejoint le constat dressé par Simona Cerutti, à partir d'une analyse fine des pratiques d'héritage dans les villes modernes⁸³.

Outre les difficultés à faire cohabiter dans l'espace urbain différentes communautés religieuses, cette crise corsaire a fait apparaître certaines limites du « commerce interculturel » en Méditerranée. En lien avec l'ensemble des activités frauduleuses, le commerce de butins corsaires est vécu par les commerçants marseillais comme une concurrence déloyale. Les avis donnés aux corsaires sont plus graves. Assimilables à de l'espionnage, la guerre avec les régences rend leur présence sur le sol français insupportable aux négociants comme au roi. Cette affaire ne doit cependant pas nous faire croire à une spécificité juive en matière de fraude. Les difficultés rencontrées par les négociants arméniens et messinois installés à Marseille au même moment nous font apercevoir l'importance des résistances locales vis-à-vis de cette première globalisation en marche en Méditerranée. Il y a là peut-être une spécificité de Marseille qui, à la différence de Livourne, Amsterdam⁸⁴ ou Londres, mais aussi des ports d'Afrique du Nord⁸⁵, construit alors la diversité comme un handicap. Malgré ces réticences, ni la course, ni la concurrence des juifs de Livourne n'empêcheront Marseille de devenir le premier port chrétien de Méditerranée autour de 1715.

En réalité, la course n'est pas le seul déterminant de l'exclusion de ces juifs. Dans un temps de retour de l'intolérance religieuse dans le royaume, leurs pratiques religieuses constituent un autre argument de poids que l'on ne peut pas simplement considérer comme un prétexte. En outre, les créances qu'ils ont contractées localement⁸⁶ et la concurrence que représente Villareal, dont l'activité fleurit à Marseille, doivent être largement prises en compte.

Une lettre écrite en 1711 par l'intriguant Michel Da Silva, membre juif du consulat français de Livourne, nous offre un dernier aperçu de ces circuits d'information. D'après lui, un certain Abraham Barzilay, qui vient souvent à Marseille au vu et au su des échevins, n'est là que « pour epier vos armements tenant un autre frere a Gibraltar tous deux entretenus pour cet effet par Moise Franco et sous serments par ordre de ses correspondants de Hollande

83 S. Cerutti, « À qui appartiennent les biens qui n'appartiennent à personne ? Citoyenneté et droit d'aubaine à l'époque moderne », *Annales. Histoire, sciences sociales*, 2007, 2, p. 335-383.

84 Voir Henri Méchoulan (dir.), *Amsterdam, XVII^e siècle. Marchands et philosophes : les bénéfiques de la tolérance*, Paris, Autrement, 1993.

85 Voir Nelly Hanna, « Les réseaux dans le monde ottoman aux XVI^e et XVII^e siècles : le migrant et l'étranger », dans Claudia Moatti et Wolfgang Kaiser (dir.), *Gens de passage et procédures d'identification de l'Antiquité à l'époque moderne*, Paris, Maisonneuve et Larose, 2007, p. 117-134.

86 Les différents contrats de créance présentés par Villareal à Colbert s'élèvent à 51 599 livres et 17 sous.

et Angleterre⁸⁷ ». Suspect car unique, ce témoignage nous confirme néanmoins dans notre effort pour concevoir la course barbaresque non seulement comme une guerre entre chrétiens et musulmans, mais aussi comme un élément considérable de la dynamique des échanges et des conflits qui animent l'espace euro-méditerranéen.

87 ACCM, G 5, lettre de Michel Da Silva aux députés du commerce, 23 décembre 1711.

DE L'ARMATEUR À LA FRIPIÈRE :
LE MARCHÉ DES VENTES AUX ENCHÈRES
À LA ROCHELLE AU XVIII^e SIÈCLE

Jacques Péret
Professeur à l'université de Poitiers

Les retombées économiques de la course sont multiples et ne se limitent pas à l'activité liée aux armements et aux bénéfices des acteurs de la course, des armateurs aux équipages. La phase des ventes aux enchères des prises et de leurs cargaisons est en cela particulièrement intéressante. Ces ventes permettent aussi de pénétrer plus en avant dans les circuits économiques et dans les phénomènes de redistribution de la masse des produits issus des prises qui touchent directement ou indirectement une bonne partie des sociétés portuaires¹. Cet épisode mal connu, très encadré par une législation minutieuse, concerne à la fois tous les intéressés à l'armement en course, dans l'attente de ventes pouvant leur rapporter gros, et tous les acheteurs à l'affût de bonnes affaires par le jeu des enchères. On peut ajouter qu'au-delà de ces acteurs directs, les ventes touchent aussi l'ensemble du marché urbain avec l'arrivée et la redistribution de ces masses inattendues de marchandises venues du monde entier. Elles constituent, selon la formule d'André Lespagnol, « un puissant facteur d'animation de l'économie portuaire² ».

L'approche des ventes aux enchères passe par une source particulièrement lourde, insérée dans la procédure suivant l'arrivée de la prise et dont elle constitue une des dernières étapes : à côté de l'inventaire de la prise et de la cargaison, la vente génère de volumineux procès-verbaux où les huissiers de l'Amirauté notent soigneusement la consistance de chaque lot et le déroulement des enchères. À l'arrivée, chaque dossier comprend de quelques pages à plusieurs dizaines³,

- 1 Problème bien introduit par André Lespagnol, *La Course malouine au temps de Louis XIV*, Rennes, Apogée, 1995, p. 144 sq.
- 2 Sujet abordé dans Jacques Péret, *Les Corsaires de l'Atlantique de Louis XIV à Napoléon*, La Crèche, Geste Éditions, 2012, p. 264-274.
- 3 En fonction de l'importance de la cargaison et du nombre de lots mis aux enchères : de vingt-cinq pour le corsaire anglais *La Surprise*, à cent quatre-vingts pour *Le Friendship* en 1762. Le procès verbal des ventes de *La Grémarie* comporte, par exemple, trente pages d'écriture serrée.

à l'écriture serrée, plus ou moins précis quant au détail des enchères⁴. Cette source massive, a priori peu avenante, se révèle pourtant d'une grande richesse concernant à la fois les marchandises vendues, les mécanismes de la concurrence des enchères et, surtout, l'identité des acheteurs.

Notre corpus, élaboré au cours d'une recherche plus large⁵, s'est concentré sur les fonds de l'amirauté de La Rochelle⁶, et donc sur les ventes aux enchères réalisées dans cette ville⁷. Au XVIII^e siècle, La Rochelle n'est qu'un port secondaire dans la géographie de la course française⁸, loin de la période flamboyante de la fin du XVI^e siècle où la cité aunisienne faisait figure de capitale corsaire protestante, terreur des Espagnols⁹. À l'image de ses grands voisins nantais et bordelais, La Rochelle, à partir du règne de Louis XIV, joue la carte du commerce colonial. En période de guerre, les convois et le système du fret royal permettent avec plus ou moins de succès de maintenir une activité commerciale. L'armement en course n'est pas pour autant marginal : 24 armements rochelais pendant la guerre de la Ligue d'Augsbourg, 29 pendant celle de Succession d'Espagne. Au XVIII^e siècle, l'activité corsaire s'effondre avec 6 armements pour la guerre de Succession d'Autriche, 15 pendant la guerre de Sept Ans et un seul durant la guerre d'indépendance américaine. Mais, au-delà de cette faible activité, La Rochelle reste un port de retour important où les corsaires de Saint-Malo à Bayonne et les frégates de la marine royale basées à Rochefort envoient leurs prises pour des raisons pratiques – facilité d'accès et de mouillage – et financières – sans doute un bon marché de vente¹⁰. Le port voit ainsi plus de cent prises gagner ses rades durant les deux guerres de la fin du règne de Louis XIV, et une cinquantaine en moyenne y font leur retour pendant les trois guerres suivantes¹¹, soit un flux non négligeable pendant les périodes de vache maigre

4 Seuls les gros lots, comme le navire, donnent lieu à un relevé détaillé des enchères et des enchérisseurs.

5 Trente procès-verbaux de ventes aux enchères ont été dépouillés intégralement, sans compter de multiples sondages pour une centaine d'autres. Il est à noter que toutes les liasses de procédures ne comportent pas, loin de là, cette pièce.

6 Archives départementales de Charente-Maritime (désormais ADCM), amirauté de La Rochelle, série B 5900 sq.

7 Il faut ajouter quelques ventes réalisées à Rochefort, où les frégates de la Marine ramènent parfois leurs prises.

8 Éléments développés dans le premier chapitre de notre ouvrage, *Les Corsaires de l'Atlantique de Louis XIV à Napoléon*, op. cit.

9 Voir Marcel Delafosse, *Les Corsaires protestants à La Rochelle (1570-1577)*, Paris, Bibliothèque de l'École des Chartes, 1964, et les recherches en cours de Mickaël Augeron, dont « Course et protestantisme à La Rochelle vus par les Espagnols », dans Dominique Guillemet et Jacques Péret (dir.), *Les Sociétés littorales du Centre-Ouest atlantique*, Poitiers, MSAO, 1996, p. 215.

10 Le retour à La Rochelle s'explique aussi par une route moins risquée que celle entrant dans la Manche, à la merci des croisières anglaises.

11 41 prises pour la guerre de Succession d'Autriche, 50 pendant la guerre de Sept Ans et 45 pendant la guerre d'Indépendance américaine (Jacques Péret, *Les Corsaires de l'Atlantique de Louis XIV à Napoléon*, op. cit., chap. 1).

que constituent les conflits maritimes pour les ports de commerce. La Rochelle forme ainsi un bon observatoire pour la course atlantique, où l'on retrouve pêle-mêle les navires anglais et portugais du grand commerce colonial capturés sur les routes de l'Amérique, les voiliers du cabotage européen pris au large du golfe de Gascogne et les corsaires anglais, surtout de Jersey et Guernesey, interceptés par les frégates de Rochefort le long des côtes françaises et dans le golfe¹².

LES RÈGLES DU JEU DES ENCHÈRES

Les ventes aux enchères, enjeu financier majeur pour les sociétés portuaires et enjeu de pouvoir pour l'administration royale, sont très strictement encadrées, à l'image de toute expédition de course. C'est le conseil royal des prises qui donne le feu vert à la vente par son jugement « de bonne prise ». À partir de là, c'est l'amirauté, en l'occurrence ici celle de La Rochelle, qui gère l'ensemble de l'opération en suivant la réglementation mise en place par l'ordonnance de la Marine d'août 1681, actualisée tout au long du XVIII^e siècle. Les officiers de l'amirauté jouent alors le rôle de maîtres du jeu et d'arbitres d'une véritable compétition.

Le cadre et le théâtre des ventes

Les ventes se situent à l'extrémité d'un processus qui débute dès l'arrivée de la prise devant le port : le capitaine doit aussitôt faire son rapport devant l'amirauté, dont les officiers viennent à bord pour effectuer l'inventaire de la cargaison et poser les scellés sur les cales. Les marchandises sont ensuite transportées à terre et mises en lieu sûr, dans plusieurs magasins de négociants locaux, en quelque sorte « certifiés »¹³. Une fois l'enquête complétée par les interrogatoires des membres de l'équipage capturé, confrontés aux déclarations des officiers et marins de l'équipage français, le dossier de la procédure est expédié par la poste à Paris au Conseil royal des prises, qui statue et déclare officiellement le navire et sa cargaison de « bonne prise ». Le jugement repart vers l'amirauté de La Rochelle où il est enregistré, donnant pleine légalité à la vente¹⁴, conduite ensuite par les officiers de l'amirauté. On se trouve ici devant une machine administrative qui

12 Le littoral entre Loire et Gironde constitue l'un des terrains de chasse privilégié pour les petits corsaires côtiers des îles Anglo-Normandes, qui sont à leur tour la cible des frégates basées à Rochefort, chargées de l'escorte des convois et de la traque des corsaires anglais.

13 L'obsession du détournement des marchandises entraîne de multiples protections, comme la fermeture des magasins par trois clés confiées à trois personnes différentes.

14 La vente peut se faire avant même le jugement de bonne prise dans le cas de marchandises périssables, comme en 1744 pour les barils de bœuf de *La Grémarie*.

semble bien fonctionner, chaque procédure annonçant par ailleurs d'honnêtes revenus pour les officiers¹⁵.

La procédure débute par la phase de publicité, avec un système de grandes affiches imprimées et normalisées, annonçant la vente et la liste des marchandises, appliquées par les huissiers « à tous les lieux et endroits ordinaires de la ville » ainsi que dans les « amirautés voisines et dans les places de commerce »¹⁶. La transparence de la vente est aussi assurée par la visite du navire et des marchandises « dans les deux jours qui précéderont la vente ».

124

Le lieu de vente est traditionnellement fixé « au canton des Flamands », lieu de rassemblement habituel des négociants, avant de passer à la fin du siècle à la Bourse, siège de la Chambre de commerce. Dans un second temps, on se déplace pour des raisons pratiques dans les magasins où sont stockées les marchandises, selon un véritable parcours rythmé par des horaires invariables, de 9 heures à midi et de 14 heures à 18 heures. La séance, très théâtralisée, est présidée par les « Messieurs de l'Amirauté », conduits par le lieutenant général et le procureur, « en robe ou du moins en habit noir », accompagnés du greffier, d'un huissier, d'un crieur et d'un représentant des fermes, parfois un commissaire de la Marine¹⁷ et l'armateur. Menée par le lieutenant général secondé par la voix du « crieur », la vente se fait classiquement au « dernier enchérisseur ». Elle peut durer jusqu'à six jours, pour les 113 lots de la cargaison de *La Fanny*¹⁸, en 1779, mais en moyenne elle ne s'étire que sur deux ou trois jours, véritable événement dans la vie urbaine.

La compétition des enchères

La vente se fait par lots composés au préalable, à la fois pour obtenir le meilleur rendement financier possible et pour satisfaire les différentes catégories d'acheteurs, y compris les petites gens, dans un système de juste répartition. Deux cas de figure se présentent : d'abord celui des grosses cargaisons, soit de produits alimentaires allant des barils de bœuf salé aux tonneaux de vin, soit de produits coloniaux qui sont divisées en lots égaux en quantité et en valeur, ce qui

15 En 1744, par exemple, lors de la vente de la *Dame Jeanne*, le lieutenant général touche 439 livres, le procureur 289 livres, le greffier 220 livres, résultat d'un gros travail de surveillance, d'inventaires, d'interrogatoires (ADCM, B 5934). Voir aussi les délais de jugement, la moitié en moins de quatre mois, étudiés par Jean Duma, « La guerre de course dans le Centre-Ouest à la fin du XVII^e siècle », dans Dominique Guillemet et Jacques Péret (dir.), *Les Sociétés littorales du Centre-Ouest atlantique*, op. cit., t. 1, p. 257-281.

16 Instructions de janvier 1780, citées par Lebeau, *Nouveau code des prises, ou Recueil des édits, déclarations, lettres patentes, arrêts, ordonnances, réglemens & décisions sur la course & l'administration des prises, depuis 1400 jusqu'au mois de mai 1789 (v. st.) ; suivi de toutes les lois, arrêtés, messages, et autres actes qui ont paru depuis cette dernière époque jusqu'à présents*, Paris, Imprimerie de la République, t. II, an 7-9 [1798-1801], p. 172.

17 Lorsqu'il s'agit d'une prise réalisée par un navire du roi.

18 ADCM, B 5952.

permet à un nombre important de marchands et de négociants d'accéder aux ventes. Mais, lorsqu'il s'agit de liquider des cargaisons hétéroclites et de moindre valeur, les officiers composent de petits lots, dans l'ensemble homogènes et accessibles à un public beaucoup plus large : lors de la vente du corsaire anglais *La Surprise*¹⁹, on recense un lot de quatre cruches de grès contenant un peu d'huile, adjugé 5 livres, ou un autre de trois quarts « de biscuits avariés », allant même jusqu'à la mise aux enchères, en 1762 pour *Le Friendship*²⁰, d'une paire de souliers adjugée 3 livres ! On tient là l'une des clés d'un système qui se révèle largement ouvert sur les sociétés urbaines.

Dans l'ensemble, les procès-verbaux restent flous sur l'assistance aux ventes. D'un côté, lorsqu'il s'agit de grosses cargaisons divisées en lots pouvant atteindre chacun plusieurs centaines ou plusieurs milliers de livres, le public se spécialise et se resserre, comme pour la vente des sucres du *Black River* qui mobilise « nombre de négociants et de raffineurs ». En revanche, les ventes plus hétérogènes et plus accessibles rassemblent des publics très diversifiés à l'image du bric-à-brac de *La Grémarie*²¹, qui attire plus de 150 personnes et « nombre de négociants, marchands, fripiers et autres habitants », bon indicateur de la popularité de ces manifestations.

Les ventes donnent lieu à de sévères compétitions, reflet de l'intérêt des acquéreurs potentiels. Malheureusement les greffiers n'indiquent pas toujours le détail et la marche des enchères, sinon pour les gros lots. C'est le cas pour la vente des navires où, en moyenne, s'affrontent une demi-douzaine d'enchérisseurs, pour une bonne dizaine d'enchères qui font gonfler sensiblement les prix : ainsi, le petit corsaire anglais, *Le Tartare*²², est disputé en novembre 1780 par cinq armateurs qui font monter les enchères de 8 000 à 10 700 livres. De la même façon, le corsaire *Le Héros* donne lieu à huit enchères successives portées par six enchérisseurs de 10 000 à 14 000 livres. La vente des stocks alimentaires de *La Grémarie* fournit la même image de vive concurrence : exemple parmi d'autres, un lot de 44 barils de bœuf salé voit s'opposer sept enchérisseurs qui font monter le prix unitaire du baril de 20 à 31 livres.

Il est difficile de démêler les fils de la concurrence lors des ventes, mais il se dégage quelques gros « poissons cumulards » qui font main basse sur un maximum de lots grâce à leur puissance financière, ou peut-être par entente préalable avec leurs collègues. C'est le cas, par exemple, de la cargaison du *Duc d'York*²³ en décembre 1778, où un seul négociant, Faurès, enlève 29 des

19 *Ibid.*, B 5956.

20 *Ibid.*, B 5949.

21 *Ibid.*, B 5933.

22 *Ibid.*, B 5956.

23 *Ibid.*, B 5953.

71 lots alors qu'un autre marchand, Derzille, met la main sur 26 des 113 lots de *La Fanny* en 1779, soit l'essentiel de la cargaison de barils de lard et de bœuf salé. Autre cas de figure, les lots de produits coloniaux, toujours de grosse valeur, se répartissent de manière à peu près équilibrée entre les négociants présents, indice d'une répartition négociée tacitement avant coup : ainsi en 1748, les 20 lots de 26 boucauds de sucre provenant de *La Ballance*²⁴ se dispersent entre douze acquéreurs, tous négociants et raffineurs rochelais, dont deux seulement emportent plus de 2 lots. En revanche, les ventes fourre-tout sont marquées par une grande dispersion, à l'image, en 1762, de la cargaison hétéroclite du *Friendship*, éclatée entre 180 acheteurs, du négociant au fripier.

Au total, le mécanisme des ventes, le système des lots, la publicité, l'affluence, le jeu de la concurrence finissent par réguler un marché largement ouvert.

LES BONNES AFFAIRES DU MARCHÉ DES VENTES AUX ENCHÈRES

Parce qu'elle contribue à dynamiser l'économie rochelaise, l'arrivée des prises et de leurs cargaisons constitue une véritable bouffée d'oxygène dans les périodes de guerre, toujours difficiles. Les ventes aux enchères irriguent le commerce local selon différentes échelles, depuis les arrivées massives de produits coloniaux jusqu'au bric-à-brac de cargaisons hétéroclites recyclées par le marché rochelais. Le produit de ces ventes est bien évidemment très inégal, des 891 livres résultant de la vente des effets et marchandises du *Surprise* aux 208 000 livres de *La Balance*. Très difficile à calculer globalement du fait des lacunes des sources, il n'en signifie pas moins un volume d'affaires substantiel. Si l'on reprend les valeurs moyennes des cargaisons vendues à Saint-Malo pendant les guerres louis-quatorziennes, estimées à environ 20 000 livres par André Lespagnol, chiffre assez proche de celui de La Rochelle, la vente de la centaine de prises au cours de la guerre de la Ligue d'Augsbourg puis de celle de la Succession d'Espagne signifierait un volume d'affaires entre 2 et 3 millions de livres. Ce chiffre est en baisse au XVIII^e siècle, mais il peut être estimé de 1 à 2 millions de livres, soit un brassage d'argent important sur une place commerciale « moyenne » comme La Rochelle.

L'intéressant marché du bateau d'occasion

Les navires capturés, marchands ou corsaires, et leur équipement, « agrès, appareils, armes et ustensiles », donnent toujours lieu à une vente séparée, en bloc, annoncée par des affiches inventoriant minutieusement le bateau. L'enjeu est de taille et concerne au XVIII^e siècle près de 400 bateaux, allant du petit

24 *Ibid.*, B 5940.

sloop de 30 tonneaux au trois-mâts de 400 tonneaux. Ces ventes constituent une véritable manne pour les armateurs rochelais, car elles leur permettent de remplacer leurs navires pris par l'ennemi mais aussi de réaliser de bonnes affaires sur un marché du bateau d'occasion toujours très actif. Les ventes mettent en évidence des compétitions disputées : en moyenne six enchérisseurs pour une bonne dizaine d'enchères. Parfois, la vente ne décolle pas, comme en 1745 pour le corsaire rochelais *Le Roi Stanislas*²⁵ : les deux premières ventes ne voient se présenter aucun enchérisseur et les enchères lors de la troisième ne montent péniblement que de 10 000 à 11 500 livres. De la même manière, en 1747 la vente du navire anglais *L'Atlas* est reportée, l'amirauté considérant qu'il « n'est pas porté à sa juste valeur » au regard d'une seule enchère à 22 000 livres. Mais, en dehors de ces cas minoritaires, la dernière enchère se situe en moyenne à 50 % au-dessus du prix de départ et parfois le prix d'achat double ou triple par rapport à la première enchère, notamment pour les petits navires : le corsaire rochelais *Le Faucon* passe ainsi en 1745 de 2 500 à 6 000 livres, et *L'Humilité* de 500 à 1 400 livres, après huit enchères successives.

Ce marché du bateau d'occasion paraît dans l'ensemble intéressant pour les acquéreurs, le nombre d'enchérisseurs étant en cela un bon indicateur. Les prix sont plus qu'avantageux sur un marché saturé par les ventes de prises, alors même que le trafic recule en période de guerre. Le phénomène peut d'abord se mesurer en 1688 au début de la guerre de la Ligue d'Augsbourg lorsque 17 vaisseaux hollandais sont saisis puis vendus dans les ports de La Rochelle et de Rochefort²⁶. Les flûtes hollandaises de 100 à 300 tonneaux se liquident entre 1 500 et 5 200 livres, avec de bonnes enchères qui font, par exemple, passer *La Marie* – 230 tonneaux – de 1 000 à 3 000 livres. Comme le signale André Lespagnol pour Saint-Malo, qui retrouve un prix de vente moyen de 3 000 à 4 000 livres pour les flûtes hollandaises à la même époque, ces prix sont très bas « sur un marché saturé par l'afflux des prises »²⁷. Le phénomène se retrouve tout au long du xviii^e siècle avec au passage une forte hausse des prix. Le corsaire anglais de 180 tonneaux, *La Pallas*, est acheté pour 28 500 livres, et *Le Duc d'York*, paquebot anglais, part pour 32 000 livres. Mais quelques indices confirment l'image de « prix cassés » sur le marché des bateaux : *Le Roi Stanislas*, navire corsaire rochelais de 200 tonneaux, est ainsi estimé 36 000 livres en 1744 lors de la phase d'armement. Un an plus tard, l'expédition terminée, il est racheté aux enchères 11 500 livres. La même année, un autre navire destiné à la course, *Le Faucon*, acheté 12 000 livres, est revendu 6 000 livres. Ces achats de

25 *Ibid.*, B 5933.

26 *Ibid.*, B 5930.

27 André Lespagnol, *La Course malouine au temps de Louis XIV*, op. cit., p. 158-159.

navires d'occasion sont au cœur d'un ensemble de spéculations que nous n'avons malheureusement pas pu suivre : réutilisation pour les armements locaux, revente vers d'autres ports avec plus-values à la clé, ensemble de spéculations juteuses au profit des armateurs rochelais.

Le pactole des produits coloniaux

128

La capture de navires revenant d'Amérique chargés de produits coloniaux, cible privilégiée des corsaires de haute mer, constitue une véritable manne pour le port rochelais. Chaque guerre voit en effet une chute des arrivées du sucre antillais, véritable moteur du commerce du port aunisien. La prise d'une partie de la flotte hauturière rochelaise – dix navires sont par exemple pris au début de la guerre de Sept Ans – et surtout l'effondrement, inégal selon les guerres, du commerce colonial, viennent gripper le moteur du négoce et aussi celui des raffineries de sucre rochelaises. L'arrivée épisodique des prises anglaises et portugaises et la vente de leurs précieuses cargaisons viennent régénérer partiellement et provisoirement un marché déprimé, véritable ballon d'oxygène dans un marché très demandeur, source là encore de spéculations²⁸.

Les prises de navires coloniaux anglais et portugais sont particulièrement nombreuses pendant la guerre de Succession d'Espagne. On dénombre ainsi une vingtaine de ventes de cargaisons de sucre souvent très importantes : les sucres brésiliens de la prise portugaise *Le Bon Jésus*²⁹ sont ainsi vendus en 1712 pour 171 000 livres et ceux du *Penchester*, de Londres, 59 000 livres en 1706, autant de suppléments avantageux aux importations sucrières alors en plein essor et à peine freinées par la guerre, comme l'a montré Philippe Hroděj³⁰. Le pactole du sucre domine également le XVIII^e siècle et notamment la guerre de Succession d'Autriche : les cargaisons de *La Balance*, grosse flûte de 520 tonneaux chargée de 525 futailles de sucre brut d'Antigua vendues 180 000 livres, et de *L'Atlas*, de Bristol, dont les 396 futailles de sucre de Saint-Christophe se liquident pour plus de 200 000 livres³¹, illustrent ces arrivées massives mais aléatoires. Les ventes se font sur la base de « bons prix » définis par les armateurs eux-mêmes, le ton étant donné lors des enchères relatives au premier lot qui fixent en quelque sorte le tarif unitaire de la barrique ou du « cent ». Les deux dernières guerres voient se réduire ces grosses arrivées de sucre, mis à part les 386 boucauds ramenés

28 Chaque guerre voit une hausse sensible du prix du sucre. Le quintal de sucre brut, qui tourne autour de 24 livres en 1777, dépasse les 32 livres en 1779 : voir Jean Tarrade, *Le Commerce colonial de la France à la fin de l'Ancien Régime*, Paris, PUF, 1972, t. II, p. 771-772.

29 ADCM, B 5929.

30 Philippe Hroděj, « Le commerce rochelais vers les Antilles pendant la guerre de la Ligue d'Augsbourg », dans Mickaël Augeron et Robert Duplessis (dir.), *Fleuves, rivières et colonies*, Paris, Les Indes savantes, 2010, p. 203-224, *loc. cit.* p. 203.

31 ADCM, B 5940.

de la prise de la Grenade en 1779 et vendus plus de 160 000 livres³². Ces cargaisons permettent de relancer partiellement l'activité des raffineries de sucre rochelaises dont le déclin est accéléré au XVIII^e siècle par le choc des guerres ; la lettre adressée à la Chambre de commerce en 1768 est en cela pessimiste en affirmant que « de 14 raffineries avant la dernière guerre, 9 seulement se sont maintenues et leurs travaux ont considérablement diminué³³ ». Les arrivées de sucre par le biais des prises n'ont donc pas sauvé les raffineries rochelaises : quatre seulement subsistent à la veille de la Révolution. Elles ne constituent que des ballons d'oxygène, source néanmoins de gros bénéfices ponctuels pour les armateurs et les raffineurs.

On est aussi frappé par les arrivées ponctuelles de produits exotiques, au hasard des prises. Le café, l'indigo, les ballots de coton, les bois exotiques surgissent ainsi en masse au détour de l'arrivée d'une prise. La cargaison d'oranges de *La Nancy*³⁴, en 1780, dont une bonne partie est qualifiée « d'avarie », les amandes, les dattes et les raisins ramenés de Berbérie par *La Dame Jeanne* en 1744³⁵ inondent brusquement le marché rochelais avec tous les problèmes de conservation, de distribution et de consommation afférents. En revanche, les morues des bateaux de pêche anglais interceptés à leur retour des bancs de Terre-Neuve ne font que compenser partiellement l'arrêt des armements morutiers rochelais et sablais pendant les guerres, là encore solution de dépannage temporaire pour un marché vidé de sa substance.

Les opportunités d'un grand bric-à-brac

À côté de ces grosses cargaisons coloniales homogènes, les cales de la majorité des prises mettent en évidence des inventaires à la Prévert où se mêlent l'avitaillement du navire, son équipement intérieur, et des lots de marchandises d'une infinie diversité : les produits textiles, les denrées alimentaires – du vin de Porto aux barils de bœuf salé – et toute la panoplie des biens de consommation destinés aux colonies ou échangés par le cabotage européen, de la quincaillerie à la mercerie. *Le Friendship*³⁶ de Glasgow, capturé en 1762, fournit un bon exemple de ces bateaux-bazars, avec une cargaison dominée par toute la gamme du textile – des centaines de pièces de draperie, de camelot, de toile, de ras, de serge – et un fatras de quincaillerie et de mercerie où se mêlent couteaux, ciseaux, outils, épingles, vaisselle, boutons, lunettes, souliers. Les ventes se

³² *Ibid.*, B 5953.

³³ Sylvie Denis, « Les raffineries de sucre à La Rochelle », dans Mickaël Augeron et Olivier Caudron (dir.), *La Rochelle, l'Aunis et la Saintonge face à l'esclavage*, Paris, Les Indes savantes, 2012, p. 191-197.

³⁴ ADCM, B 5954.

³⁵ *Ibid.*, B 5934.

³⁶ *Ibid.*, B 5949.

traduisent alors généralement par une démultiplication des lots afin de leur garder une cohérence. Moins spectaculaires que les ventes de lots de barriques de sucre montant chacun à plusieurs milliers de livres, ces enchères n'en sont pas moins intéressantes économiquement, car elles irriguent en profondeur les circuits de l'économie rochelaise, des quais et entrepôts du port jusqu'aux boutiques des marchands et des fripiers.

130 Toute prise, navire marchand ou corsaire, fournit à la vente le reste de son avitaillement. On retrouve systématiquement des lots de biscuits de mer, parfois avariés, de la farine, des barils de lard ou de bœuf salé, du vin, du genièvre. Les vivres et les effets du *Vaillant*³⁷, gros corsaire anglais, se vendent en 47 lots, dont 4 de 20 quintaux de biscuits, enlevés pour une centaine de livres pièce, 5 séries de barriques de pois, 8 lots de quarts de bœuf salé, 4 lots de lard, 4 lots de barils de farine, 1 de barils de graisse, 1 de rhum et de tafia, assortiment que l'on retrouve partout et qui se vend à l'issue de bonnes enchères. Ces denrées alimentaires périssables entrent après les ventes dans des circuits de recyclage, sans doute pour l'avitaillement des armements rochelais et rochefortais mais aussi pour la consommation locale. On retrouve le phénomène de réutilisation de l'équipement intérieur des navires avec la vente des coffres de bord – 36 en 6 lots pour *Le Vaillant*, 32 sur le corsaire *La Résolution des Dames*³⁸, à raison de 1 à 2 livres la pièce – et des lits avec leur garniture, souvent qualifiés de mauvais : 14 sont vendus pour *La Grémarie* en 1744. On touche là au marché d'occasion qui permet d'équiper à peu de frais les navires rochelais, tout comme les futailles vides, ou 48 barils de peinture avec leurs brosses et pinceaux, trouvés sur *La Fanny*.

Les cargaisons de denrées alimentaires jouent également un rôle important sur le marché des ventes : outre les vins portugais, on est frappé par les gros stocks de bœuf salé ou de lard venus d'Angleterre ou d'Irlande, comme pour *La Grémarie*³⁹ ou *La Fanny*. En 1744, les 55 barils de bœuf, les 11 barils de beurre, la centaine de fromages transportés par *La Grémarie* s'enlèvent après huit à neuf enchères en moyenne, qui font monter les prix d'environ 50 %. En 1779, les 100 tierçons⁴⁰ de bœuf salé, les 98 quarts de lard, les 30 quarts de farine et 87 tierçons de bière de *La Fanny* sont emportés par quelques gros négociants pour des lots dépassant largement les 1 000 livres. Là aussi on ne sait comment sont répartis ces centaines de barils de viande entre le recyclage

37 *Ibid.*, B 5953.

38 *Ibid.*, B 5954.

39 *Ibid.*, B 5933 (les références liées à *La Grémarie* et *La Fanny*, B 5952, ne seront plus répétées).

40 Futaille de taille et de contenance variables, en liquide ou en solide. Le tierçon correspond au tiers d'une barrique, tout comme le quart, au quart d'une barrique,

pour les armements locaux, gros consommateurs en salaisons, et le marché urbain rochelais.

Pour le reste, c'est un fatras de marchandises hétéroclites qui vient inonder épisodiquement le marché rochelais, depuis la mauvaise paire de bas jusqu'à la cassette de diamants⁴¹. Sans surprise, les produits textiles et les vêtements sortent du lot, avec des cargaisons homogènes dominées soit par les lainages et toiles expédiés d'Europe vers l'Amérique, soit par des tissus exotiques, à l'image de *L'Humilité*⁴² et de son chargement de zinga⁴³ en pièces, mouchoirs et chemises, dont les 28 lots sont disputés entre une douzaine de négociants rochelais – l'occasion pour ces derniers de lancer sur le marché local, provincial et sans doute national des produits originaux.

Enfin, arrivent à la vente d'innombrables petits lots de marchandises neuves et d'occasion, à l'exemple des lots tirés de *La Grémarie* où se mêlent de la vaisselle, une quarantaine de « couvertures tant bonnes que mauvaises », des paquets de gants, des glaces, des rouleaux de fils, des chandeliers, jusqu'à « dix estampes en cadre de bois et verre », et « seize volumes de livres anglais ». Ces petits lots, de quelques livres à quelques dizaines au maximum, partent soit dans les boutiques rochelaises soit directement chez des particuliers, comme nous allons le voir, alimentant à la fois des circuits de revente et d'acquisition directe.

GRANDS ET PETITS BÉNÉFICIAIRES DES VENTES

L'étude des acheteurs permet de distinguer plusieurs types de clientèles qui couvrent un large spectre de la société rochelaise. Le greffier chargé de la vente de *La Grémarie* en 1744, évoque ainsi les 150 personnes rassemblées, où l'on trouve « nombre de négociants, marchands, fripiers, fripières et autres habitants », image de mixité sociale qu'il est nécessaire de décrypter.

Le poids des armateurs et négociants rochelais

Les ventes aux enchères attirent incontestablement le monde des armateurs et négociants, et cela quel que soit le type de vente, de la cargaison de sucre au bric-à-brac tiré des cales de *La Fanny* ou de *La Grémarie*. Sans surprise, le négoce rochelais contrôle presque entièrement un certain nombre de secteurs, dont ceux des ventes de navires et des produits coloniaux. Les enchères de navires voient

41 « Petite boîte de fer blanc remplie de diamants », trouvée sur *Le Duc d'York* en 1778, contenant 382 carats, enlevée pour 21 325 livres, après des enchères qui font passer le prix du carat de 40 à 56 livres (ADCM, B 5953).

42 ADCM, B 5940.

43 Zinga : nom donné à des tissus exotiques. Le navire transporte dix-sept lots de pièces de zinga ainsi que de nombreux ballots de mouchoirs et de chemises du même tissu.

défiler tout le gotha des armateurs. On retrouve à la fin du xvii^e siècle Massiot, Briand, Bonneau, Mouchard, ou encore de La Ronde comme acquéreurs des navires hollandais confisqués en 1688, autant de négociants présents dans le commerce colonial, et pour certains dans la course. Le dynamisme rochelais sur le marché colonial – une trentaine d’armements en course pour chaque guerre – signifie un besoin en navires d’occasion, les prises constituant alors une opportunité idéale tant par le prix que par leur disponibilité immédiate. Au xviii^e siècle, si les armements en course se réduisent comme peau de chagrin, les armateurs rochelais gardent la main sur le marché du bateau d’occasion. Pendant la guerre de Succession d’Autriche, apparaissent comme enchérisseurs et acquéreurs les grands noms du négoce local, les Belin, Garesché, Bonneau, Proa, Rasteau, sans compter les Pagès et Lepage, constructeurs de navires sur le port⁴⁴. Pendant la guerre d’Indépendance américaine, si les armateurs rochelais ont abandonné la course, ils continuent à s’intéresser aux prises ramenées à La Rochelle, y compris de nombreux navires corsaires anglais capturés par les frégates royales. On retrouve régulièrement Meschinot de Richemont, Carayon, Dumoustier, Rasteau, Nairac, Guibert ou Bernon, qui s’affrontent pour mettre la main tant sur de grosses unités que sur un petit corsaire anglais de quarante-cinq tonneaux, *Le Tartare*, visé par cinq armateurs du cru. Parmi eux, Meschinot de Richemont se distingue en enlevant trois navires corsaires anglais pour près de 100 000 livres – un exemple de gros armateur rochelais qui n’arme pas en course, mais spéculé sur des navires corsaires anglais ensuite reconvertis ou revendus dans d’autres ports pour la course. Le marché du bateau n’est pas strictement réservé aux Rochelais. D’une part, les négociants des ports voisins, Rochefort surtout, mais aussi Marennes ou Saint-Martin-de-Ré sous Louis XIV, participent timidement au partage, notamment lorsque les ventes se déroulent à Rochefort⁴⁵ ; d’autre part, les achats peuvent se faire en sous-main pour des négociants extérieurs comme pour *La Nancy*, achetée en 1780 par l’armateur Guibert « au nom du sieur Sabès, négociant à Bordeaux⁴⁶ ».

Les armateurs et négociants rochelais dominent aussi largement l’abondant marché des produits coloniaux, associés en la matière aux raffineurs de sucre locaux, qui sont souvent dans le même temps négociants. Eux seuls disposent d’une capacité financière leur permettant d’enlever des lots de sucre d’une dizaine de milliers de livres. En 1747, les deux grosses ventes des cargaisons

44 Voir les *Almanachs* ou *Calendriers des armateurs de La Rochelle*, recensant chaque année les négociants de la place (ADCM, PER, 1099).

45 Cas de *La Marie*, emportée en 1688 pour 3 000 livres par Roux, marchand de Saint-Martin-de-Ré (ADCM, B 5930).

46 ADCM, B 5954.

de sucre de *La Balance* et de *L'Atlas*⁴⁷ mettent en évidence une quinzaine de noms, où l'on retrouve les grands noms du négoce local. Ils se partagent près de trente lots qui partent à peu près tous au même prix, ce qui indique une probable auto-régulation du marché par les négociants eux-mêmes. On remarque aussi que pratiquement tous les enchérisseurs arrivent finalement à enlever un lot. Quelques-uns se détachent cependant lors de ces deux ventes, dont le négociant Admirault fils qui emporte 5 lots pour plus de 76 000 livres, ou l'armateur-raffineur Jacques Rasteau, acquéreur de 3 lots pour près de 50 000 livres – bon représentant du petit monde des armateurs-raffineurs que l'on retrouve lors de chaque vente. Ces arrivées de barriques de sucre permettent de relancer la production des raffineries rochelaises, puis des exportations perturbées par la guerre.

Les armateurs ne se contentent pas de ces lots « nobles », marqueurs de leur activité principale⁴⁸. Ce sont avant tout des négociants généralistes à l'affût de toutes les opportunités. La vente de la cargaison textile de zinga de *L'Humilité*⁴⁹ en mars 1747 voit défiler exactement les mêmes noms que pour les ventes de sucre : Jacques Rasteau emporte 9 lots, de La Croix 10, Garesché 7, Vivier 4. Ils mettent ainsi la main sur une cargaison de valeur, revendue et remise ensuite sur le marché. Plusieurs négociants sont aussi intéressés par les gros stocks alimentaires qui peuvent être recyclés pour l'avitaillement des navires, ou revendus à des marchands de niveau inférieur. Les négociants Guibert ou Suidre, qui arment à la traite négrière, sont ainsi particulièrement attirés par les cargaisons de viande salée : Suidre, qui arme 4 navires cette même année, monopolise en 1779 les 13 lots de barils de bœuf et de lard provenant du *Vaillant*⁵⁰ pour près de 4 000 livres, tandis que Guibert – 3 armements en 1779 – enlève tous les tierçons de bœuf et de lard de *La Résolution des Dames*⁵¹ pour près de 2 000 livres. De leur côté, Jean-Baptiste Nairac, Bernon et Jaquelin, autres grands noms de l'armement rochelais, ne négligent pas l'opportunité d'acquérir des biscuits de mer et de la farine. Ils sont aussi présents quand survient l'occasion d'acheter à bon prix des produits nécessaires à leurs bateaux : les 48 barils de peinture de différentes couleurs découverts dans *La Fanny* suscitent l'intérêt de plusieurs armateurs rochelais et aussi rochefortais : le négociant rochefortais Priou enlève 6 lots, Depont Desgranges 4 autres, sans compter la

47 *Ibid.*, B 5940.

48 Les négociants, commissionnés ou pour leur compte, contrôlent seuls la vente des 382 carats de diamants trouvés sur le *Duc d'York* en 1778, emportés par l'armateur Weiss pour 21 325 livres, après une longue série d'enchères où s'affrontèrent quatre des plus gros armateurs de la ville.

49 ADCM, B 5940.

50 *Ibid.*, B 5953.

51 *Ibid.*, B 5954.

présence discrète de deux grands noms du négoce rochelais, Carayon et Rasteau. Un autre armateur bien connu, Seignette, en profite pour préparer ses futurs armements en achetant « un tas d'étaupe » et tout un jeu de pavillons anglais. Cette même vente met en évidence des stratégies d'achats opportunistes de quelques gros négociants : Jean-Baptiste Nairac enlève 13 lots comprenant pêle-mêle 20 boucauds de biscuits, 7 lots de barils de farine, mais aussi 12 barriques vides, 46 paquets de cordage et 1 grelin⁵².

On est encore plus surpris par la présence d'armateurs-négociants dans les enchères de petits lots, achats apparemment de gagne-petit, comme dans la vente de la cargaison du petit corsaire anglais *La Surprise* en 1780. Cette modeste vente, 25 lots pour 891 livres au total, voit curieusement s'afficher, à côté de petites gens, Meschinot de Richemont, un des gros armateurs de la place. Il enlève 8 lots pour 216 livres, dont quelques quarts de biscuits en partie « avariés », « quatre petits barils de pois », du bœuf « en partie avarié », mais aussi « quatre cruches de grais contenant un peu d'huile » pour 5 livres. Les frères Dumoustier, qui arment à la traite et lancent le seul corsaire rochelais de la guerre d'Indépendance américaine, ont la même démarche de père de famille besogneux lorsqu'ils achètent quelques fromages, 4 flacons de moutarde et 5 paquets de cordage – offrant ainsi l'image de négociants âpres au gain, prêts à saisir la moindre opportunité, par exemple pour compléter une cargaison d'avitaillement.

134

Les marchands rochelais ou les profits de la distribution

Au-dessous des « messieurs du négoce », au statut et à la dignité bien marqués, les marchands, que l'on pourrait qualifier de grossistes, jouent un rôle essentiel dans les ventes aux enchères. Ce groupe intermédiaire, qui ne peut accéder au gros marché des produits coloniaux réservé aux armateurs, concentre ses efforts sur les lots de produits communs qui entrent ensuite dans leurs circuits de distribution. Ce monde des marchands, lui-même hétérogène, est mal connu. Les ventes aux enchères permettent d'en saisir un peu mieux les contours. Ces marchands en gros se repèrent par leurs stratégies. Sur certaines ventes, ils font main basse sur les marchandises qui les intéressent, écartant par là même la concurrence, sauf si un négociant entre dans le jeu des enchères. Quelques figures représentatives peuvent être mises en avant dans la masse des ventes. Les enchères des marchandises de *La Fanny*, en avril 1779, révèlent un sieur Derzille qui enlève 26 des 113 lots. Il met ainsi la main sur presque toute la cargaison de bœuf – 100 tierçons –, de lard – 98 quarts –, sans compter 76 tierçons de bière, le tout pour près de 12 000 livres ; c'est l'archétype du marchand en

⁵² Grelin : cordage de forte section.

gros qui redistribue et revend pour l'avitaillement des navires et peut-être pour le marché local des quantités massives de produits alimentaires conditionnés pour la vente en gros. Denis, repéré lors des enchères de *La Grémarie*, cible lui aussi systématiquement les lots de barriques de bœuf et de lard, sans négliger le fromage. D'autres élargissent leur palette et emportent des lots de toute nature correspondant à leur statut de marchands en gros polyvalents. Le sieur Faurès est un bon représentant de ces marchands boulimiques capables de contrôler une vente : il emporte pas moins de 29 des 71 lots, pour plus de 2 000 livres, soit près de la moitié du montant de la vente⁵³ de la cargaison du *Duc d'York*. Il met la main sur les 12 lots de vin blanc, de tafia, de genièvre, sans compter des cruches, des flacons, des bouteilles, mais enlève aussi 5 lots de tissus de velours pour plus de 800 livres, 2 montres et des coffres de bord et de chirurgiens, ensemble hétéroclite mais propre à alimenter toute une gamme de trafics de spéculations.

Un cran au-dessous de ces marchands d'envergure, dont les achats se mesurent en milliers de livres, se dessine une strate de marchands « moyens », dont les acquisitions se situent plutôt en centaines de livres au gré des occasions. Les uns se concentrent sur des marchandises correspondant à leur spécialisation, comme Pelletant, qui enlève 52 paquets d'épingles et 19 d'aiguilles pour 115 livres ; les autres prennent ce qui se présente, comme Gerbier, repéré sur plusieurs ventes, qui met la main sur 6 lots provenant de la vente de *La Surprise*⁵⁴ pour 250 livres, incluant à la fois des fromages, de la farine, trois quarts de lard, du charbon, des barils vides et de la toile à voile.

Tous ces marchands, étiquetés comme tels, jouent un rôle de plaque tournante logistique, revendant aux armateurs pour l'avitaillement des navires et aux commerçants de détail de la ville. Une plongée dans les inventaires après décès et dans les listes de débiteurs et de créanciers permettrait d'aller plus loin pour démêler les fils de la redistribution.

Boutiquiers et fripières

La masse des petits lots, en majorité de faible valeur, est le domaine du monde des boutiquiers, des petits revendeurs ou fripiers, et du petit peuple rochelais, qui peuvent accéder aux miettes du gâteau. Même si la plupart des petits acquéreurs ne peuvent être identifiés, on voit se dessiner un groupe très présent – quand il n'est pas majoritaire – pour bon nombre de ventes aux enchères.

Le greffier de l'amirauté note parfois la présence d'artisans et de boutiquiers spécialisés qui ont repéré un lot intéressant lié à leur activité. Par exemple,

⁵³ ADCM, B 5953. Sans y comprendre la vente des diamants évoquée *supra*, n. 41.

⁵⁴ *Ibid.*, B 5956.

9 des 47 lots de la cargaison du *Vaillant* sont enlevés par des artisans, dont les stocks de charbon de terre par un poëlier, un serrurier et un maréchal, pour les besoins de leurs forges. Un autre poëlier achète sans surprise un lot de cuivre, et un voilier de la toile à voile, à chaque fois pour quelques dizaines de livres. Les enchères de *La Grémarie* mettent aussi au jour une série de petits « marchands », boutiquiers dont les achats multiples mais modestes traduisent la non spécialisation et la recherche tous azimuts de petites acquisitions, sources de petits bénéfices. Un sieur Burgaud, par exemple, achète 6 lots où, à côté de vêtements tant masculins que féminins, il enchérit sur des moules à chandelles et une paire de brosses. Mais ce monde de la boutique et des revendeurs est surtout marqué par la présence des femmes, particulièrement dans les ventes de lots émiettés et à dominante textile. Ressort ainsi, lors de la même vente, les 24 et 25 septembre 1744, une figure majeure et même dominante, la dame Beltrémieux, lorsqu'arrivent les petits lots : en deux jours, elle emporte 15 des 98 enchères, pour près de 300 livres ; son domaine favori est celui des vêtements, d'abord féminins – robes, jupons, tabliers, mantelet, de tissus de qualité comme le damas, le taffetas – mais aussi masculins, dont un habit, une veste et deux culottes de drap bleu « garnis de boutons d'or », achetés pas moins de 80 livres, sans compter 14 paquets de fil à coudre et un petit métier à broderie qui confirme son rôle probable dans la filière textile. Mais, en même temps, elle ne néglige pas l'achat de 150 bouteilles de verre, d'un petit bureau, de trois lits garnis, d'un service de porcelaine, de fourchettes et de couteaux à manches de corne, autant de biens d'équipement domestique qui vont sans doute garnir les rayons de sa boutique.

Le qualificatif de « Dame » confère à cette marchande une certaine honorabilité⁵⁵ que l'on retrouve pour la « Dame Maudet », sœur de la précédente ou la « Dame Papineau », elles aussi victorieuses dans les enchères. En revanche, un cran au-dessous, le greffier se contente d'un « la nommée », souvent suivi de l'étiquette de fripière. Ces seize femmes, qualifiées ou non de fripières, enlèvent 41 des 98 lots mis en vente. Elles ne viennent pas jouer les utilités dans les ventes, pas plus que leurs homologues masculins qualifiés de fripiers, tel Hagard, qui met la main sur 6 lots, véritable meneur de ce petit monde des revendeurs rochelais au rôle mal cerné. On dénombre dans cette vente deux fripiers et huit fripières qui enlèvent une vingtaine de lots, majoritairement des vêtements usagés, achetés quelques livres, comme ce « sac de mauvaises hardes » enlevé par la femme Fournier, « racommodeuse de bas ». Ils trustent aussi les mauvais lits et leurs paillasses trouvés à bord, meubles visiblement très recherchés sur le marché de l'occasion.

55 Il peut signifier aussi la connaissance directe de la dite « Dame » par les gens de l'amirauté.

Les ventes de la guerre d'Indépendance américaine confirment cette forte présence des fripiers et des fripières sur le marché des enchères, avec une distinction marquée entre hommes et femmes. D'un côté les femmes, avec l'étiquette ou non de fripière, outre le textile, mettent la main sur les lots de denrées alimentaires : la cargaison de morues et « d'oranges avariées » de *La Nancy*⁵⁶, en avril 1780, morcelée en lots d'une vingtaine de livres, se répartit entre cinq femmes dont « la nommée Héronneau », le type même de la revendeuse qui approvisionne le marché local en denrées exotiques dans les boutiques et sur les marchés : elle enlève « un petit lot de morues » pour 13 livres et 12 caisses d'oranges avariées pour 24 livres. En revanche, les hommes, outre de petits lots alimentaires – plutôt de la viande ou de la farine –, accaparent le marché très actif des coffres de marins, un produit qui doit se revendre facilement dans le milieu maritime. Ainsi, les 42 coffres du corsaire *Le Vaillant*⁵⁷ sont acquis par lots de six par cinq fripiers, dont « La Jeunesse », qui repart avec 18 coffres de bord pour 30 livres, phénomène que l'on retrouve dans plusieurs autres ventes.

Enfin, même s'ils sont souvent difficiles à identifier faute d'indication sur leur statut professionnel, on constate que de nombreux particuliers s'intègrent dans le système des ventes aux enchères, où ils parviennent à tirer leur épingle du jeu. On est surpris, au hasard des professions mentionnées, de rencontrer une bonne partie de la société rochelaise à la recherche de bonnes affaires. On trouve pêle-mêle des représentants du monde de la robe, le lieutenant général du siège, un procureur, un huissier, des employés des fermes, des gens de mer, plusieurs capitaines de navires et maîtres pilotes, un maître « en fait d'armes » et des artisans. Ces représentants de la moyenne et petite bourgeoisie sont en quête d'objets de consommation comme Lagarde, huissier, qui achète deux petites glaces en trumeau, ou le marchand Legris, « dix estampes en cadre de bois et verre blanc », alors que Gautier, archer, se laisse tenter par « seize volumes de livres anglais catholiques romains » pour 3 livres ! Plus étonnant, le petit peuple n'est pas absent des enchères. La vente de *La Grémarie* attire les petites gens de La Rochelle pendant les deux jours consacrés aux petits lots. Les femmes des milieux populaires tiennent largement leur place dans le domaine du textile d'occasion. Cinq portefaix sont, par exemple, repérés, comme ce Giraudeau, acquéreur pour 6 livres de trois mauvaises paires de bas de laine, opportunité intéressante pour acquérir des objets de consommation courante, mais aussi d'un mouchoir de soie, petit plaisir saisi dans le jeu des enchères – autant de

56 ADCM, B 5954.

57 *Ibid.*, B 5953.

petites choses de la vie, révélatrices d'univers culturels élargis par les arrivées de ces marchandises étrangères.

138

Les ventes aux enchères des prises et de leurs cargaisons apportent un regard différent sur les conséquences de la course dans les villes portuaires où les corsaires ramènent leurs prises. Au-delà de la question complexe des revenus et des bénéfices directs de la course pour les armateurs et l'équipage, et de l'activité générée par les armements corsaires, la vente des navires et des cargaisons permet de saisir en profondeur les circuits de redistribution et de consommation, jusque-là mal connus. Leur arrivée sur des marchés affaiblis par la guerre constitue un véritable ballon d'oxygène, symbolisé par les grosses cargaisons de sucre anglaises ou portugaises qui viennent partiellement combler la chute du trafic avec les « Isles ». Mais, plus largement, c'est tout un ensemble de biens qui viennent inonder brusquement, au gré des prises, le marché rochelais, et cela à des prix visiblement avantageux. Les dizaines de navires capturés, leur équipement, les cargaisons hétéroclites et inattendues dopent ponctuellement l'économie portuaire, et mettent de l'huile dans des rouages économiques quelque peu grippés. Ils permettent de relancer à la fois les armements et les différents échelons du commerce local. La dimension sociale est encore plus intéressante : la répartition du pactole est certes très inégalitaire, mais elle laisse aussi une place à ceux qui appartiennent à tous les étages de la société rochelaise. L'organisation des ventes, avec un système de lots très diversifiés, favorise l'accès de tous aux grands et aux petits profits de la course : si l'oligarchie des armateurs et des négociants accapare les grosses enchères – navires, lots de produits coloniaux, etc. –, le groupe intermédiaire des marchands en gros tire fort bien son épingle du jeu en ciblant ses achats sur des produits remis ensuite en vente sur le marché. Enfin, une troisième strate d'acquéreurs, nombreuse et très active, tient toute sa place lors des petites enchères, ce qui n'empêche pas les phénomènes d'accumulation. Artisans, boutiquiers, fripiers, fripières, particuliers, de l'homme de loi au portefaix, trouvent toujours la bonne affaire, soit pour leur activité professionnelle, avec en arrière-plan un gros marché de l'occasion, soit pour leur consommation courante et le plaisir de s'offrir de petites « douceurs ». Le tableau n'est en rien idyllique car la concurrence joue à plein lors de ces ventes, favorisant les plus riches, qui peuvent cumuler les lots, mais ce système contribue néanmoins à maintenir un certain équilibre social dans la ville, chacun pouvant, à son niveau, participer aux profits de la course, qui représente un pactole pour les uns et un fonds de commerce pour les autres, mais aussi de petites économies et de petits plaisirs pour le petit peuple rochelais.

LA GUERRE DE COURSE À GRANVILLE ET SON EFFET SUR L'ÉCONOMIE LOCALE (1688-1815)

Michel Aumont

Docteur en histoire de l'université de Caen

Située au sud de l'actuel département de la Manche, à proximité des îles Anglo-Normandes, Granville n'est à la fin du xvii^e siècle qu'une petite cité, juchée en haut d'une presqu'île. Son port, asséchant à marée basse, se situe en contrebas, dans un havre à l'embouchure d'un petit fleuve côtier. Aux yeux des contemporains, il paraît bien exigu et mal protégé par une jetée maladroitement bâtie sous François I^{er}. C'est pourtant ici que bat le cœur de la cité granvillaise, qui partage son activité maritime entre la pêche des huîtres, dans la baie du Mont-Saint-Michel, le petit cabotage sur les côtes voisines, et la pêche morutière en Amérique septentrionale¹. Une estimation de sa population a été avancée par Vauban en 1686, lors d'une première visite d'inspection des lieux :

Le total de la ville et des faubourgs monte à 3 768 personnes de tous âges et de tous sexes, parmi lesquelles il y a quelque vingt familles de marchands de quelque considération qui font vivre tous les autres ; le reste sont matelots, n'y ayant que fort peu d'artisans².

C'est au xviii^e siècle que le port bas-normand voit son importance croître sensiblement, grâce à la pêche morutière à Terre-Neuve. Son essor commence dans les années 1720³. Les armateurs multiplient tant et si bien les armements en pêche errante et sédentaire que Granville rejoint en une dizaine d'années

- 1 L'étude de Granville aux xvii^e et xviii^e siècles a fait l'objet d'une thèse soutenue en juin 2010 : Michel Aumont, *Une culture du risque maritime : aventures et destins des corsaires granvillais (1688-1815)*, thèse d'histoire, Université de Caen Basse-Normandie, 2010, 2 vol., 520 p. La position de cette thèse a été publiée dans la *Revue d'histoire maritime*, n° 16, 2013, p. 225-234.
- 2 Service historique de la Défense (désormais SHD), Armée de terre, V 4, art. 8, section 1, Granville, carton 1, art. 31. Pour permettre une comparaison, Saint-Malo comptait déjà plus de 20 000 personnes à la fin du xvii^e siècle selon les estimations faites par les historiens Jean Delumeau, André Lespagnol et Alain Croix dans leurs travaux respectifs concernant Saint-Malo sous l'Ancien Régime.
- 3 Cette évolution est précisément étudiée et présentée sous forme de graphique dans Michel Aumont, *Une culture du risque maritime*, op. cit., p. 107-114.

seulement Saint-Malo à la tête des ports terre-neuviens, passant de 34 bâtiments de pêche en 1723 à 62 en 1733⁴. Dès l'année suivante, les Normands arment davantage de terre-neuviens que les Bretons, une performance souvent renouvelée au cours des décennies suivantes. La comparaison des courbes d'armement dans les deux ports durant le XVIII^e siècle signale alors clairement un plus grand dynamisme chez les Granvillais que chez les Malouins. Partant de 32 armements en 1722, Granville arrive à 100 en 1787, soit près du triple, tandis que Saint-Malo part de 55 pour arriver, lui aussi, à 100 en 1787, soit près du double seulement. Sur l'ensemble de la période 1722-1792, Granville arme 3 977 navires et Saint-Malo 3 912. La supériorité numérique confirme bien la réalité de ce dynamisme granvillais. Dominant nettement leurs concurrents, les deux cités voisines se disputent désormais la suprématie des ports morutiers français.

140

Toutefois, lorsque les relations entre la France et l'Angleterre se dégradent au point de déclencher une guerre entre les deux royaumes, l'activité cesse complètement. Il n'est plus question de prendre des risques, d'autant plus que les Anglais, dont la puissance maritime paraît évidente, partagent les mêmes eaux, que ce soit au départ – les îles Anglo-Normandes se situent à proximité des deux ports – ou bien aux alentours de Terre-Neuve où ils pratiquent également la pêche à la morue.

C'est ainsi que Granville se trouve logiquement impliquée dans les conflits qui opposent les deux pays entre la guerre de la Ligue d'Augsbourg et la fin du Premier Empire. À partir du règne de Louis XIV, le port bas-normand se lance donc régulièrement dans la guerre de course. Cette activité constitue pour les armateurs et les capitaines une entreprise où l'audace peut s'avérer lucrative. Ils peuvent en retirer fortune et gloire. Derrière ces exploits se cachent en réalité tout un port et son arrière-pays, qui participent directement ou indirectement à ces entreprises, que ce soit dans la préparation des armements, dans la réparation des navires en relâche, ou dans la prise en charge des prises à leur arrivée. De quelle manière s'impliquent les habitants de la région granvillaise dans la guerre de course ? Quelles sont les répercussions de cet engagement dans l'économie locale ? Les archives locales ont quasiment toutes disparues, mais celles qui subsistent sont de nature à apporter des réponses sur le sujet⁵. Après une rapide étude de

4 *Ibid.*, p. 113.

5 Les archives locales de Granville ont entièrement disparu le 6 juin 1944, lors des bombardements de la ville de Saint-Lô, cité préfectorale où étaient situées les Archives départementales : les archives de l'amirauté, du juge de paix, du tribunal de commerce ainsi que la grande majorité des archives notariales ont ainsi été perdues. Il a donc fallu recourir à tous les autres centres d'archives susceptibles de contenir des documents évoquant Granville, à la correspondance entretenue avec le ministère de la Marine ou l'Amirauté de France, ou encore aux quelques transcriptions d'archives existant encore dans le fonds ancien de la médiathèque de Granville.

la guerre de course à Granville, on s'efforcera de montrer, à l'aide d'archives diverses, de comptes d'armement et de liquidations générales de prises, comment la population s'est retrouvée impliquée dans cette activité provisoire.

L'ACTIVITÉ CORSAIRE DANS LE PORT DE GRANVILLE

De nombreux historiens, tels Jean Meyer⁶ et André Lespagnol⁷, ont vu l'activité corsaire comme une activité de compensation « pour combler les pertes résultant de l'arrêt total ou partiel du commerce du temps de paix⁸ ». La réalité semble toutefois plus nuancée. Lorsqu'une guerre éclate, les ports réagissent différemment selon leur intérêt, l'esprit d'entreprise de leurs armateurs, le degré de motivation, la disponibilité financière ainsi que les ressources en hommes, en navires et en artillerie. Dès lors, les stratégies divergent. Certains ports se lancent massivement dans la guerre de course, tels Saint-Malo et Dunkerque qui s'investissent pleinement, au point de figurer comme les deux principaux pôles corsaires français⁹, tandis que d'autres, tels Honfleur¹⁰, Les Sables-d'Olonne¹¹ ou Lorient¹², choisissent de se tenir prudemment en retrait, dans l'attente du retour de la paix, pour reprendre leurs activités habituelles. Entre ces deux attitudes opposées, d'autres réagissent encore différemment. Certains ports pratiquent l'activité corsaire irrégulièrement, telle La Rochelle « qui faisait figure de capitale internationale de la course au xv^e siècle, dans le contexte de guerres de Religion,

6 Jean Meyer, « La course : romantisme, exutoire social, réalité économique. Essai de méthodologie », *Annales de Bretagne*, t. 78/2, 1971, p. 307-344.

7 André Lespagnol, *Messieurs de Saint-Malo. Une élite négociante au temps de Louis XIV*, Rennes, PUR, 1997, t. 1, p. 378.

8 Jean Meyer, « La course : romantisme, exutoire social, réalité économique », art. cit., p. 326.

9 Sur l'activité corsaire de ces deux ports, voir Patrick Villiers, *Marine royale, corsaires et trafics dans l'Atlantique de Louis XIV à Louis XVI*, Dunkerque, Société dunkerquoise d'histoire et d'archéologie, 1991 ; Henri Malo, *La Grande Guerre des corsaires. Dunkerque, 1702-1715*, Paris, Émile-Paul frères, 1925 ; *id.*, *Les Derniers Corsaires. Dunkerque, 1715-1815*, Paris, Émile-Paul frères, 1925 ; André Lespagnol, *Messieurs de Saint-Malo, op. cit.* ; Annick Martin-Deydier, *La Guerre de course à Saint-Malo de 1681 à 1814*, thèse de 3^e cycle en histoire, Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne, 1976 ; Anne Morel, « La guerre de course à Saint-Malo de 1681 à 1715 », *Mémoires de la Société d'histoire et d'archéologie de Bretagne*, t. XXXVIII, 1957, p. 5-103, et t. XXXVIII, 1958, p. 29-189 ; Janine Lemay, *La Guerre de course à Saint-Malo pendant les guerres de Louis XV*, thèse de l'École des chartes, Paris, 1948 ; François Robidou, *Les Derniers Corsaires malouins : la course sous la Révolution et l'Empire (1793-1815)*, thèse de doctorat ès lettres, Université de Rennes, 1919.

10 Sur l'activité corsaire du port de Honfleur, voir François Bonnot, *Honfleur, un port dans la guerre de la fin du xvii^e siècle à la fin du xviii^e siècle : acteurs et victimes de la course*, mémoire de maîtrise en histoire, Université de Caen, 2001.

11 Sur l'activité corsaire des ports français situés entre la Loire et la Gironde, une synthèse récente a été publiée par Jacques Péret, *Les Corsaires de l'Atlantique de Louis XIV à Napoléon*, La Crèche, Geste Éditions, 2012. Dans un paragraphe concernant Les Sables-d'Olonne, l'auteur indique que les armateurs ont refusé de pratiquer la guerre de course alors qu'ils expédiaient régulièrement 70 à 80 morutiers vers Terre-Neuve à la fin du règne de Louis XIV (p. 28-29).

12 *Ibid.*, p. 39.

avant de tomber au rang de port secondaire¹³ » et de connaître un investissement en dents de scie pendant tout le xviii^e siècle¹⁴. À l'image des grands ports comme Nantes, Bordeaux, Rouen ou Le Havre, les Rochelais privilégient le grand commerce colonial, qui est leur principale source de richesse¹⁵. D'autres, enfin, s'engagent modérément, mais régulièrement. Granville fait partie de ceux-là. À chaque conflit, la cité bas-normande se lance dans ce genre d'entreprise¹⁶. Il ne s'agit pas d'une activité de compensation à proprement parler, car une minorité d'armateurs seulement y participe. Ce sont de gros négociants, qui rêvent de faire fortune ou tout au moins d'augmenter sensiblement la valeur de leurs patrimoines. Ce sont aussi de petits armateurs, propriétaires de modestes embarcations, habitués au cabotage ou à la pêche du poisson frais, qui voient là un moyen d'améliorer leur ordinaire, de s'élever dans la hiérarchie sociale et, ambition suprême, d'intégrer l'élite portuaire¹⁷.

142

Les raisons ouvertement avancées par les Granvillais pour pratiquer la guerre de course contre les Anglais ne manquent pas. Il leur faut en effet se venger des affronts subis par la réduction des zones de pêche à Terre-Neuve au traité d'Utrecht de 1713, des attaques et des humiliations causées ensuite, en temps de paix, par les Anglais, qui montrent franchement leur désir d'en expulser totalement et définitivement les Français. Il leur faut réparer la perte des 29 terre-neuviens capturés lors de leur retour de campagne en 1744, laver l'affront de la terrible rafle de Boscawen en 1755, qui a fait perdre à la ville 34 navires et 1 096 hommes, la privant du même coup de l'espoir de s'affirmer comme un grand port français, à une époque où elle s'enorgueillit de pouvoir disputer la suprématie à Saint-Malo dans la pêche à la morue¹⁸. Il leur faut enfin

¹³ *Ibid.*, p. 45.

¹⁴ *Ibid.*, p. 20-27.

¹⁵ Sur La Rochelle, voir Jacques Péret, *Les Corsaires de l'Atlantique de Louis XIV à Napoléon*, *op. cit.*, notamment le chapitre 1, « Les ports et la course. La diversité des stratégies de La Rochelle à Guernesey », p. 19-46. Sur Nantes, voir Jean Meyer, *L'Armement nantais dans la deuxième moitié du xviii^e siècle*, Paris, SEVPEN, 1969. Sur Bordeaux, voir Paul Butel, *Les Négociants bordelais. L'Europe et les Îles au xviii^e siècle*, Paris, Aubier, 1974. Sur Le Havre, voir Édouard Delobette, *Ces messieurs du Havre. Négociants, commissionnaires et armateurs, de 1680 à 1830*, thèse de doctorat en histoire, Université de Caen, 2005.

¹⁶ L'étude approfondie de la course granvillaise met en lumière cette participation régulière, la nature de ses armements et l'intensité de ses engagements : voir Michel Aumont, *Une culture du risque maritime*, *op. cit.*

¹⁷ Michel Aumont, « Les armateurs granvillais et la guerre de course : d'une activité de compensation à la tentation du risque », *Annales de Normandie*, n° 2, juillet-décembre 2011, p. 81-99.

¹⁸ Michel Aumont, *Une culture du risque maritime*, *op. cit.*, p. 170-171 et 184-186. La liste des 29 navires terre-neuviens capturés par les Anglais en 1744 a été établie à partir des rôles d'armement conservés au SHD à Cherbourg, 12P⁴22-23 et 12P⁴57. La liste des navires capturés lors de la rafle de Boscawen en 1755 a été adressée en 1756 par le commissaire ordonnateur du Havre au secrétariat d'État à la Marine, Archives nationales (désormais AN), Marine, B³526, fol. 221-223.

prendre une revanche sur le sentiment vexant d'impuissance subi pendant la guerre de Sept Ans devant une marine anglaise, devenue trop supérieure à leur goût, qui leur a imposé un blocus terriblement efficace et humiliant. Tous ces arguments paraissent parfaitement fondés et nettement suffisants pour nourrir une forte rancune contre l'Angleterre et l'envie d'en découdre.

L'étude de l'activité corsaire, au fil d'aventures souvent épiques, témoigne d'un réel engagement des Granvillais dans la course, entre la guerre de la Ligue d'Augsbourg et les conflits de l'Empire. Jusque dans les années 1740, elle se pratique sur des bâtiments de tonnage moyen, dans des armements « en course » *stricto sensu*, ou encore dans des armements « en guerre et marchandise », c'est-à-dire sur des bâtiments autorisés à commercer, mais aussi à attaquer l'ennemi. Toutefois, tous les navires munis de ce deuxième type de commission ne peuvent pas être assimilés aux corsaires, la majorité d'entre eux privilégiant clairement la finalité commerciale. Ils font tout pour éviter l'ennemi. D'autres suivent le même but, mais se laissent tenter par des proies faciles. Pour une minorité enfin, difficile toutefois à évaluer, le comportement est clairement offensif : ils utilisent pleinement l'aspect guerrier que leur offre ce genre de commission mixte pour attaquer délibérément les navires ennemis qu'ils aperçoivent. Par conséquent, seuls les bâtiments armés en guerre et marchandise ayant accompli une ou plusieurs capture(s) sont ici pris en considération et acceptés dans la catégorie corsaire.

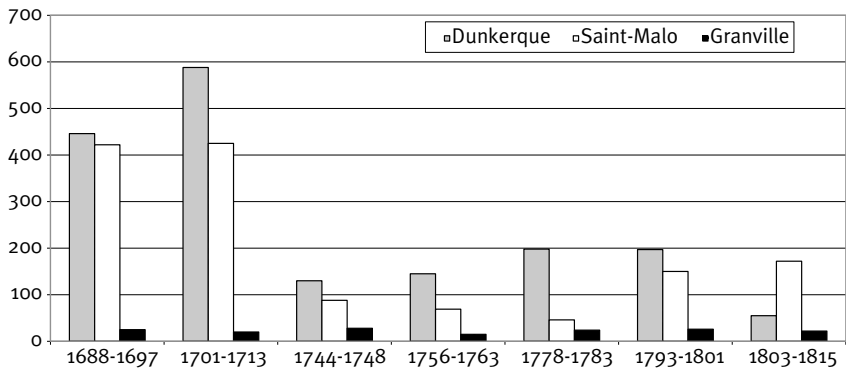
Après le milieu du XVIII^e siècle, les Granvillais pratiquent la guerre de course sur des bâtiments armés exclusivement à cet effet. Ce sont parfois de grosses frégates, jaugeant entre 300 et 530 tonneaux, ou encore des lougres de 3 à 150 tonneaux. Dans les deux cas, il s'agit de navires très toilés, rapides et manœuvrants, parfaitement adaptés à l'attaque ou à la fuite rapide devant un ennemi de force supérieure.

Tableau 1. Les armements corsaires à Granville par conflit de 1688 à 1815

	Nombre de campagnes corsaires <i>stricto sensu</i>	Nombre de navires corsaires <i>stricto sensu</i>	Nombre d'armements en guerre et marchandise ayant accompli au minimum une capture
Guerre de la Ligue d'Augsbourg	26	13	12
Guerre de Succession d'Espagne	20	17	10
Guerre de Succession d'Autriche	28	21	10 ou 11
Guerre de Sept Ans	15	12	-
Guerre de l'Indépendance américaine	24	18	-
Guerres de 1793 à l'an 9	27	24	-
Guerres du Premier Empire	23	15	-
Total	163	120	-

Source : Michel Aumont, *Une culture du risque maritime, op. cit.*, p. 220.

Au fil des conflits, l'intensité de l'action granvillaise semble régulière. Elle demeure toutefois modeste si l'on fait une comparaison avec Dunkerque et Saint-Malo.



Graphique 1. Nombre d'armements corsaires à Dunkerque, Granville et Saint-Malo entre 1688 et 1815

144

Sources : Patrick Villiers, *Marine royale, corsaires et trafics dans l'Atlantique de Louis XIV à Louis XVI*, op. cit., p. 332, 339, 349, 357 et 657 ; Henri Malo, *Les Derniers Corsaires*, op. cit., p. 234 ; Annick Martin-Deydier, *La Guerre de course à Saint-Malo de 1681 à 1814*, op. cit., p. 407 ; François Robidou, *Les Derniers Corsaires malouins*, op. cit., p. 41 ; Michel Aumont, *Une culture du risque maritime*, op. cit., p. 224.

Il convient toutefois de nuancer cette apparence. Au-delà de ces estimations, le comportement brillant de certains acteurs locaux contribue pleinement à attribuer un éclat particulier à l'activité corsaire. Sous Louis XIV, la frégate *Jeune Homme* ne réalise-t-elle pas à elle seule vingt-cinq prises et cinq rançons en sept campagnes sans jamais se faire capturer, grâce à l'énergie et à la réussite des frères Lévesque – Jean Beaubriand-Lévesque et André La Souquetière-Lévesque –, et des autres capitaines qui l'ont commandée ? Leur réussite et celle de leurs comparses furent saluées par tous leurs concitoyens, car jamais Granville n'eut autant de navires qui réussirent plusieurs armements sans se faire prendre. Grâce à leurs exploits, les frères Lévesque devinrent corsaires du roi. Il est légitime de penser, par conséquent, que cette période constitua l'un des plus grands moments de la course granvillaise.

Il ne faudrait pas, pour autant, ignorer l'importance des corsaires de la guerre d'Indépendance américaine qui, eux aussi, surent mener des campagnes particulièrement brillantes grâce à des frégates comme le *Monsieur* de 475 tonneaux et la *Madame* de 390 tonneaux. Entre 1779 et 1782, ces navires multiplièrent les captures tant et si bien que Granville se retrouva en troisième position des ports français métropolitains en nombre d'armements, mais aussi en valeur de prises et de rançons.

La taille des bâtiments armés en course par les Granvillais constitue d'ailleurs une caractéristique essentielle, qui distingue nettement les corsaires de ce port des autres. Ce sont souvent d'imposantes frégates, dépassant parfois les 300 tonneaux. Sous le règne de Louis XV, le port bas-normand arme le *Grand Grenot* (300 tonneaux) en 1746, l'*Aimable Grenot* (390 tonneaux) en 1747, le *Mesny* (300 tonneaux) et le *Machault* (300 tonneaux) entre 1756 et 1758. Le maximum est atteint en 1757 par le *Granville* qui jauge 530 tonneaux, monté de 36 canons, avec un équipage de 316 hommes. Un véritable petit vaisseau de guerre ! Il n'échappe pourtant pas à un destin funeste, puisqu'il explose accidentellement au cours de sa première sortie, avant même d'avoir réussi une seule capture. Pendant la guerre d'Indépendance américaine, sortent du port l'*Américaine* (340 tonneaux) entre 1778 et 1781, le *Patriote* (390 tonneaux) en 1780, le *Duc de Coigny* (325 tonneaux) en 1780, le *Daguesseau* (340 tonneaux) en 1780, la *Madame* (390 tonneaux) entre 1780 et 1782, et le *Monsieur* (475 tonneaux) entre 1780 et 1782.

Rares sont les autres ports à armer d'aussi gros navires en course. Si pareil constat se retrouve à Saint-Malo, il diffère totalement à Dunkerque, où l'on n'arme que des corsaires d'un tonnage inférieur à 150 tonneaux. Rares sont également les particuliers à oser prendre de tels risques financiers, de peur de « faire la culbute » si le navire était pris ou coulé par l'ennemi.

LA NATURE DE L'INVESTISSEMENT DES GRANVILLAIS

Compétence, esprit d'entreprise, capitaux, navires et main-d'œuvre ne font pas défaut au port de Granville. Dès lors, les armateurs pourraient mettre ces atouts au service de leur désir de revanche et s'investir pleinement dans la guerre de course, à l'image de Saint-Malo et de Dunkerque. Pourtant, peu d'armateurs granvillais optent pour la course. Du règne de Louis XV au Premier Empire, seuls 20 % de l'ensemble des armateurs du port pratiquent cette activité et la moitié d'entre eux abandonne la guerre de course au terme d'une première expérience. La très grande majorité des armateurs granvillais choisit en effet délibérément de rester en dehors du conflit, contrairement à ceux de Saint-Malo et de Dunkerque, qui sont nombreux à armer en course. Ce premier constat amène par conséquent à s'interroger sur la valeur spéculative de l'activité : si 80 % des armateurs attendent patiemment le retour de la paix sans s'engager clairement dans la guerre de course, c'est qu'elle représente à leurs yeux une activité certes grisante, susceptible effectivement de rapporter beaucoup d'argent à quelques chanceux – la fortune gagnée par un Nicolas Deslandes au cours de la guerre d'Indépendance américaine peut en témoigner –, mais qui reste toutefois très risquée et trop aléatoire. La prudence l'emporte donc sur le besoin d'entreprendre.

Dans les grands ports, tels que Nantes, Bordeaux, Le Havre ou encore La Rochelle, l'on ne s'y trompe pas : l'activité corsaire ne constitue qu'une opportunité parmi d'autres, que les armateurs choisissent ou refusent. Or, ils préfèrent très majoritairement miser sur le commerce colonial – que le système des convois escortés par les vaisseaux de la marine royale permet de maintenir – parce qu'il se révèle d'un rapport supérieur et mieux assuré. Seuls Saint-Malo et Dunkerque décident, pour des raisons géostratégiques et économiques diverses, de s'engager massivement et régulièrement dans l'activité, au point de figurer par la suite comme les deux grands pôles corsaires français de cette « seconde guerre de Cent ans ». Les autres ports, trop modestes pour pouvoir bénéficier directement du système des convois escortés et maintenir leur trafic habituel, choisissent parfois la guerre de course. Ce n'est pourtant pas systématique, tant la nature des risques et la part du hasard peuvent les en dissuader.

146

La guerre de course ne constitue donc pas une activité particulièrement recherchée par l'ensemble des armateurs du XVIII^e siècle. Dans la majorité des ports, on se contente d'attendre le retour de la paix. En revanche, la décision d'armer en course entraîne toujours des bouleversements dans certains secteurs d'activité de l'économie locale comme la construction navale, le recrutement des équipages, l'équipement en armes et en nourriture, mais aussi l'approvisionnement financier. En effet, armer en course coûte cher. Lorsqu'un armateur prend la décision de prendre part à cette entreprise guerrière, deux options s'offrent donc à lui : réutiliser un bâtiment existant ou en construire un neuf. La première solution cumule l'avantage appréciable de la disponibilité et d'un moindre investissement financier. Le navire, déjà amorti par plusieurs campagnes de pêche, peut voir ses qualités de marcheur sensiblement améliorées après quelques travaux. La deuxième exige davantage de préparation, d'argent et de temps, car il faut concevoir *ex nihilo*, financièrement et matériellement, un bâtiment spécialement créé pour courir sus aux ennemis de la France. Les démarches de toutes sortes nécessaires pour convaincre les sociétaires, les autorités et les ouvriers sont de ce fait nombreuses ; elles mobilisent davantage d'énergie que dans le premier cas. En revanche, mieux adapté à l'activité guerrière, le nouveau bâtiment sera très certainement plus efficace et sa campagne vraisemblablement plus chanceuse. Entre ces deux alternatives, un critère emporte le choix de l'armateur : celui de la vitesse du bâtiment en mer. Pour courir efficacement sus à l'ennemi, il faut avant tout que le bâtiment soit « bon marcheur » ou « bon voilier », comme l'on disait alors, afin de mieux surprendre l'ennemi, fondre sur lui, le rattraper lorsqu'il fuit, ou bien simplement pouvoir échapper à un vaisseau de guerre, toujours redouté des corsaires.

Si l'on en croit une lettre de M. Guillot, commissaire général de la Marine à Saint-Malo, certains armateurs malouins songent à utiliser les navires de

commerce au début de la guerre de Succession d'Autriche, du moins dans un premier temps : « Quelques uns projettent de raser un pont aux meilleurs voiliers de leurs bâtiments, et d'y supprimer les galeries, dunettes et cloisons pour les rendre plus légers, et les équiper en guerre ». Cet allègement n'étant sans doute pas suffisant, il faudrait améliorer encore les performances « voilières », en donnant plus d'envergure aux voiles de huniers « car ce sont les voiles principales ou majeures des vaisseaux de guerre : les meilleures, les mieux placées, celles qui font le plus d'effet et qui sont les plus utiles ». À Saint-Malo, l'armateur Beauvais-Lefer exprime son embarras dans une lettre adressée au secrétaire d'État à la Marine, le 25 mars 1744. Apparemment, il ignore encore que la guerre a été officiellement déclarée dix jours plus tôt :

Nous n'avons pas présentement dans ce port de frégates de voile propres pour la course, mais si la guerre arrivait, l'on en aurait bientôt construit, n'étant besoin que de deux mois pour construire des frégates de 20 canons. J'ai des bois ramassés et ce qu'il me faut pour en construire une ; mais de le faire sans guerre, ce serait une perte considérable pour moi, cette fabrique ne pouvant servir utilement dans la paix. Votre Grandeur sait qu'un vaisseau fait pour la voile, est fin du dessous, qu'il ne peut échouer sans risques, et que par conséquent, il ne peut être de port.

Selon lui, on construit différemment un bâtiment de commerce et une frégate corsaire, et il semble déraisonnable de bâtir en temps de paix une telle frégate parce qu'elle révèle rapidement les limites de sa fonctionnalité dans un usage commercial. À Saint-Malo comme à Granville, les « frégates de voile propres pour la course » évoquées par le *Malouin* demeurent inexistantes au début de ce conflit. Il en va certainement de même pour les petites embarcations que l'on destine à la course. Une déclaration de guerre amène donc les armateurs et les constructeurs à envisager autrement la *bâtisse* de nouveaux navires. Ainsi que le précise Beauvais-Lefer, quelques mois suffisent pour construire un corsaire : deux mois, selon lui, pour une frégate de 20 canons, un peu plus pour les autres. En mars 1745, l'armateur granvillais Léonor Couraye du Parc subit le naufrage de son corsaire, le *Charles Grenot*, surpris par une tempête à l'île de Batz. Nullement découragé, fort de ses gains et de son expérience, le jeune armateur de 26 ans n'a aucun mal à convaincre les sociétaires d'armer un second navire : le *Grand Grenot*, une frégate de 300 tonneaux, conçue et bâtie spécialement pour la course. Les formes sont dessinées par M. de la Cité-Roce, un voilier réputé de Saint-Malo, qui a déjà conçu le corsaire malouin les *Deux Couronnes*. La construction est rapide puisque, décidée à la suite du naufrage du *Charles Grenot*, le 19 mars, le lancement du *Grand Grenot*, monté de 40 canons, a lieu le premier dimanche d'octobre 1745, soit sept mois plus tard seulement ! Lui aussi

sombre malheureusement en 1746. Reprenant alors les plans du *Grand Grenot*, l'armateur fait construire en 1747 une nouvelle frégate de 390 tonneaux, plus grande donc que la précédente ; il l'appelle l'*Aimable Grenot* et l'arme des 40 canons récupérés sur l'épave du *Grand Grenot*. Le corsaire, commandé par Pierre La Houssaye, sort du port de Granville le dimanche 19 mars 1747, soit huit mois seulement après le malencontreux naufrage du précédent bâtiment.

Pour réaliser pareille performance, on n'hésite pas à mobiliser toute la population alentour du port : des bûcherons, qui abattent plusieurs dizaines voire plusieurs centaines d'arbres ; des transporteurs, ouvriers et artisans qui interviennent directement dans la construction et l'équipement ; des commerçants et des particuliers qui fournissent les victuailles ; des armuriers qui procurent les armes ; des bourgeois qui investissent leurs capitaux dans l'opération ; et, pour finir, des hommes d'équipage.

Se procurer des canons est toujours difficile. Puisque, en période de belligérance, tout l'équipement guerrier est subordonné prioritairement à la Marine royale, les armateurs doivent faire preuve de débrouillardise. La correspondance entre les ports et le secrétariat d'État à la Marine se fait largement l'écho de ces malaises. Le commissaire général de la Marine à Saint-Malo, M. Guillot, évoque, trois semaines après la déclaration officielle de guerre avec l'Angleterre en mars 1744, l'embarras des Malouins pour se procurer les canons qu'ils souhaitent : « Je crains qu'il ne leur manque du canon, quoique je les ai exhortés [...]. Ils en ont assez du calibre de 4 et de 3, ce qui est trop faible, et il leur faut du 6 ou du 8 [...] ». Au milieu du XVIII^e siècle, les canons de 3 et de 4 livres ne manquent pas, mais ils se révèlent inadaptés à la guerre de course. Ce que veulent les corsaires de cette période, ce sont les canons de 6 ou de 8 livres. Or ceux-ci demeurent introuvables pour les particuliers. D'où la nécessité pour eux d'aller les chercher dans d'autres ports, en les achetant ou en les louant à d'autres particuliers. Manquant de canons, le *Grand Grenot* de Léonor Couraye du Parc reste longtemps dans le havre de Granville. L'armateur a beau multiplier les démarches pendant plusieurs mois, il n'en trouve pas de calibre convenable. Finalement, il lui faut en acheter vingt-deux à Angoulême, qu'il fait amener à Rochefort, puis de là jusqu'à Nantes par bateau, puis à Saint-Malo par voiture. Au total, 40 canons sont disposés à bord. Le *Grand Grenot* peut alors quitter le port de Granville pour commencer sa campagne de course.

Le recrutement des matelots pour un corsaire est également difficile, à cause de la pénurie des équipages, toujours forte en période de belligérance. En temps ordinaire, un armateur mesure toujours chichement ses équipages : il engage le minimum d'hommes nécessaires à la manœuvre du bâtiment, et il les rémunère généralement au plus juste. Lorsqu'il arme en course, il lui faut engager un nombre important d'hommes d'équipage, non seulement pour manœuvrer

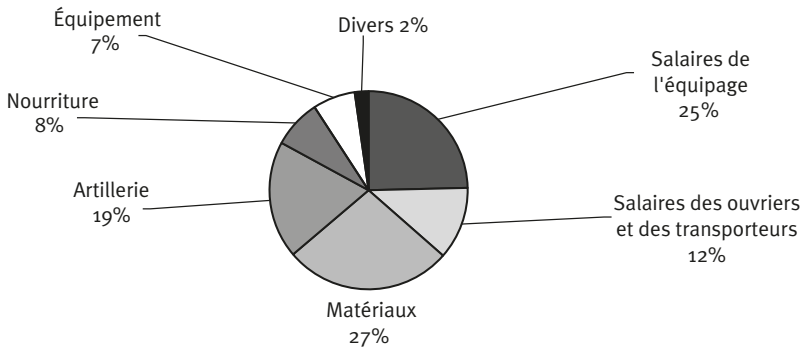
les canons et le bâtiment, mais aussi parce qu'une partie de ces hommes devra passer à bord des prises pour les conduire à un port français, sans pour autant affaiblir la puissance guerrière du corsaire. Au XVIII^e siècle, les levées, effectuées pour composer prioritairement les équipages des vaisseaux de Sa Majesté, et la capture de nombreux matelots français par les Anglais, pendant mais aussi avant la guerre, compliquent terriblement l'enrôlement des hommes nécessaires aux campagnes de course. Forts de la disette, nullement obligés d'embarquer sur les corsaires, les matelots en profitent pour faire monter les avances de gains sur les prises à venir avant d'être engagés. La correspondance entre le secrétariat d'État à la Marine et les différents ports français regorge de plaintes d'armateurs contre ces abus incessants qui perdurent tout au long du XVIII^e siècle. Les meilleurs d'entre eux se font payer très cher. Devant la difficulté à engager les matelots à leur convenance, les armateurs granvillais recrutent souvent des hommes aux compétences discutables, qu'ils vont chercher loin du port, dans l'arrière-pays. De fait, la part des terriens, véritables néophytes, est forte dans les équipages corsaires, surtout lorsque la situation militaire française s'avère mauvaise par rapport à l'Angleterre. Les compétences et les motivations sont très diverses, mais l'appât du gain est omniprésent. Certains volontaires proviennent de la campagne, attirés par les perspectives de gains importants clairement mises en avant par les recruteurs, qui les ont abreuvés de bonnes paroles et de mauvais vin. Ceux que l'inscription maritime a classés comme invalides ou *hors-services* en raison de leur âge avancé, d'une maladie ou d'une infirmité, s'engagent parce que la situation de disette en matelots leur permet de retrouver un emploi. D'autres, enfin, essaient de forcer le destin ou la fortune, comme ce noble désargenté qui tente l'aventure en s'engageant comme volontaire sur un corsaire granvillais.

Pendant la guerre d'Indépendance américaine, de nombreux terriens, originaires des communes rurales de Normandie mais aussi d'Auvergne et de Bourgogne, se retrouvent donc engagés en 1780 sur la *Madame*, armée en course. Le commissaire ordonnateur du Havre, Mistral, se plaint alors de ceux qui embarquent sur ce même bâtiment, en s'appuyant sur le témoignage du commissaire des classes granvillais, Eustache : « Ce sont tous gens sans aveu, libertins, et presque tous portant de faux noms et ayant indiqué de faux domiciles [...] ». En définitive, armer un navire en course signifie une opération de grande ampleur. C'est pour cela que les intéressés investissent prudemment leurs capitaux dans ce type d'entreprise. Armer un corsaire coûte beaucoup plus cher qu'un terre-neuvier, même lorsque celui est destiné à la pêche sédentaire, qui exige de gros bâtiments et de forts équipages, comme le prouve l'exemple du *Grand Gédéon* (250 tonneaux). Nouvellement bâti, ce navire réalise une première campagne de pêche à la morue sèche en 1750 sur les côtes du Petit

Nord à Terre-Neuve, avec un équipage de 94 hommes. Les frais d'armement s'élèvent à 42 682 livres tournois. Les années suivantes, jusqu'en 1755, il participe à d'autres campagnes avec un effectif variant entre 94 et 100 hommes. Les frais d'armement oscillent annuellement entre 34 186 et 37 118 livres, mais ils passent à 75 852 livres en 1756 lorsque son armatrice, la veuve Couraye du Parc, décide de l'armer en course avec un équipage de 187 hommes, soit le double du coût habituel pour Terre-Neuve. Il ne s'agit pourtant que d'un terre-neuvier aménagé pour la course, dont le coût de construction est déjà amorti par plusieurs campagnes de pêche. La construction *ex nihilo* d'un corsaire coûte encore plus cher.

Ainsi, les frais de *bâtisse* et d'armement du *Conquérant* (160 tonneaux) s'élèvent en 1745 à 102 988 livres, 13 sols et 4 deniers. Ceux de la *Revanche* (200 tonneaux), la même année, sont légèrement supérieurs : 132 947 livres, 11 sols et 11 deniers. Sur le graphique ci-dessous qui reprend les frais de *bâtisse* et d'armement du *Conquérant*, on voit que les postes de dépenses importants sont les matériaux – dont l'importance ne variait guère d'un corsaire à un navire de commerce –, l'équipage – exceptionnellement nombreux et inhabituellement bien rémunéré – et l'artillerie, pratiquement inexistante sur un navire de commerce.

150



- Salaires de l'équipage (l'équipage entier étant composé de 239 personnes)
- Salaires des ouvriers et des transporteurs
- ▒ Matériaux (bois, voiles, grément, cordages, matériaux de calfatage, etc.)
- Artillerie (22 canons de 6, 6 canons de 3, 4 pierriers, 150 fusils, 70 sabres, 68 pistolets, 100 haches d'armes etc.)
- Nourriture (pain, biscuits, lard, jambons, vaches, moutons, poules, œufs, vin, cidre, eau de vie, etc.)
- Équipement (ancres, instruments de navigation, de cuisine, de chirurgie, d'aumônerie, etc.)
- Divers (droits, frais divers, etc.)

Graphique 2. Répartition des frais de bâtisse et d'armement du *Conquérant* en 1745

Que dire alors du *Monsieur* (475 tonneaux), qui passe pour l'un des plus gros corsaires granvillais de la guerre d'Indépendance américaine ? Il mesurait « cent treize pieds onze pouces de quille-coupée, cent trente-deux pieds de tête en tête, trente-trois pieds quatre pouces de baux, onze pieds six pouces de calle, avec vingt-six canons de douze livres de balle en batterie [...] »¹⁹. Son coût de construction et de *mise-hors*, c'est-à-dire d'équipement en instruments, en armes, en nourriture et en hommes, estimé *a priori* à environ 300 000 livres par ses armateurs²⁰, s'éleva en réalité à 325 000 livres environ²¹. Nous sommes loin des sommes requises pour armer un navire à Terre-Neuve. Dès lors, on comprend pourquoi 20 % des armateurs seulement s'engagent dans la guerre de course.

Lorsqu'il s'agit de construire de semblables bâtiments et de les *mettre hors* en quelques mois seulement, l'énergie du port et de son arrière-région est pleinement mobilisée. Par intérêt économique et par patriotisme, les artisans, les commerçants et les fournisseurs s'affairent pour servir rapidement les armateurs et mettre les équipages dans les meilleures dispositions possibles, afin qu'ils puissent affronter efficacement l'ennemi et capturer ses navires de commerce.

RETOURS D'INVESTISSEMENT, JOIES ET DÉSILLUSIONS

Une fois en mer, les corsaires se retrouvent confrontés à l'aventure et au hasard. Tout peut arriver. Entre le naufrage, la capture et le retour bredouille se cachent la peur ou la déception, sentiments qui accompagnent souvent la violence, la mort, la blessure, l'emprisonnement ou la maladie. Une étude du sort réservé aux 86 navires corsaires granvillais de la période 1744-1815 montre en effet que la majorité des campagnes connaît un dénouement malheureux.

Tableau 2. Destin des corsaires *stricto sensu* de Granville de 1744 à 1815

	Capturés	Naufragés en campagne	Explosés	Disparus en mer	Destin inconnu	Restés saufs	Total
1744-1748	11	2	0	1	2	5	21
1756-1763	6		1		1	3	11
1778-1783	12	1				3	16
1793-1800	15				8		23
1803-1815	9	1				5	15
Total	53	4	1	1	11	16	86

Source : Michel Aumont, *Une culture du risque maritime...*, op. cit., p. 452-453.

¹⁹ Archives départementales de la Manche, 227 J 12, liasse non numérotée.

²⁰ *Ibid.*

²¹ AN, Marine, G¹⁴³, n° 23.

Même si 11 navires sur un total de 86, soit 12,7 %, ont eu un destin inconnu, 59 d'entre eux n'ont pu échapper à un destin funeste au cours d'une campagne – capture, naufrage, explosion, disparition –, soit les deux tiers, tandis que 16 seulement ont réussi à surmonter les épreuves de la guerre de course sans dommage définitif, soit 18,6 %. L'importance de ces pourcentages révélerait-elle une faiblesse des corsaires granvillais ? La comparaison avec Saint-Malo montre qu'il n'en est rien : une moyenne globale de 60 à 70 % des navires corsaires des deux ports connaissent un destin funeste. Cette estimation ne doit pas étonner. Un mémoire, envoyé par un anonyme qui connaissait bien la réalité granvillaise, s'en faisait l'écho vers 1781 :

152

Mais, objecte-t-on encore, les corsaires finissent presque toujours par être pris, et cette perte donne à l'ennemi un grand nombre de prisonniers que le Roy est obligé de racheter. Il n'est pas douteux que les corsaires courent grand risque d'être pris. [...] Si nous examinons le résultat de la course des corsaires de Granville dont nous avons fait mention ci-dessus, nous verrons que sur cinq qui sont sortis de ce port, à savoir, le *Monsieur*, le *Duc de Coigny*, le *Prince de Montbarrey*, l'*Américaine* et la *Madame*, les trois premiers ont été pris, et ont fourni à l'ennemi 780 prisonniers [...] ²².

Un suivi de la carrière de 1 350 hommes – capitaines, officiers marinières et matelots –, choisis de manière aléatoire, confirme pleinement cette allégation : près de 60 % de ces hommes furent capturés entre 1706 et 1811 ²³. La durée de captivité varia sensiblement d'une guerre à l'autre, en fonction de la situation militaire plus ou moins avantageuse de la France, qui permettait de négocier les conditions de libération. Dépassant rarement quelques semaines à la fin du xvii^e siècle, les séjours s'allongèrent progressivement pour atteindre plusieurs années sous Louis XV et une décennie sous l'Empire. Cela montre bien que les Anglais avaient compris que la faiblesse de la Marine française résidait dans la mobilisation navale et qu'elle pouvait aisément être exploitée en retenant longtemps les matelots français dans les prisons, afin de gêner considérablement la composition des équipages de la « Royale » ainsi que celle des corsaires. Que devenaient les familles au cours de ces longues détentions ? Aucun travail universitaire n'a été mené sur ce sujet ²⁴, mais il est aisé de deviner que, sans les

²² AN, Marine, G144, n° 25, Réflexions sur les encouragements de la course.

²³ Michel Aumont, *Une culture du risque maritime*, op. cit., p. 457-487.

²⁴ On peut néanmoins se référer aux recherches d'Emmanuelle Charpentier, même si elles ne concernent pas *stricto sensu* les femmes des marins de la course : « Incertitude et stratégies de survie : le quotidien des femmes de "partis en voyage sur mer" des côtes nord de la Bretagne au xviii^e siècle », *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest*, t. 117, n° 3, 2010, p. 39-54 ; *id.*, *Le Peuple du rivage. Le littoral nord de la Bretagne au xviii^e siècle*, Rennes, PUR, 2013.

revenus de leurs époux ou les subsides de l'État, les femmes, aidées par leurs enfants et les vieillards, devaient travailler durement pour subvenir aux besoins les plus essentiels. La pêche aux huîtres étant florissante à Granville et le littoral propice à la pêche à pied, il est permis de penser qu'elles trouvèrent dans ces deux activités de quoi nourrir leurs familles.

Que dire aussi des naufrages ? Compte tenu de ces risques et de leurs conséquences, l'on comprend aisément pourquoi, à terre, chacun attend avec angoisse des nouvelles des corsaires partis en campagne. Chaque annonce d'une prise suscite de l'espoir dans le port. Un petit bâtiment engendre souvent de la déception, un navire sur son lest – c'est-à-dire sans chargement – aussi. L'armateur s'en contente pourtant, si cela permet d'éviter le déficit de la campagne ou d'en amoindrir les effets. Une rançon produit les mêmes effets. En revanche, la capture d'un gros bâtiment débride l'imagination et libère les rêves les plus fous car la taille du navire laisse supposer un transport de marchandises. Si sa cargaison est constituée de produits à forte valeur marchande, il peut rentabiliser à lui seul une campagne. C'est ce qu'il advint à l'*Aimable Flore*, un trois-mâts de 151 tonneaux, armé en course par Nicolas Deslandes. Lorsqu'il quitte le port de Granville, en décembre 1809, il est équipé de 14 canons de 6 livres et emporte 86 personnes ayant reçu 1 324 francs en avances. Il réussit trois prises, mais les deux dernières sont récupérées par les Anglais. Seule la première, réalisée le jour même de sa sortie en compagnie de trois canonnières de la Marine impériale attachées au port de Granville, est conduite à bon port. Il s'agit d'un trois-mâts de 342 tonneaux, le *Governor Carlton*²⁵, en provenance du Surinam et à destination de Londres, chargé de café, de rhum, de cacao, de sucre, de coton et d'autres marchandises, avec 19 hommes d'équipage et 16 canons²⁶. Il était arrivé au large de Granville à cause d'une méprise du capitaine anglais qui, égaré dans la baie après soixante jours de traversée et ayant pris l'île de Jersey pour l'île de Wight, se croyait aux atterrages de l'Angleterre. La vente de cette belle et unique prise rapporta 206 789,60 francs²⁷. Même partagée avec les trois canonnières, elle suffit à rendre la campagne bénéficiaire, malgré les déceptions engendrées par la perte des deux autres captures.

La liquidation générale de la campagne du *Governor Carlton* donna 185 361,15 francs de bénéfices. Conformément à la législation en vigueur, les intéressés se répartirent les deux tiers du montant, soit 123 574,10 francs,

25 SHD de Brest, archives non répertoriées, dossier de prises AC, *Governor Carlton*.

26 Granville, Médiathèque, Fonds patrimoine ancien, transcriptions de La Morandière, *Aimable Flore*.

27 La loi du 28 Thermidor an III (15 août 1795) a donné à la France une nouvelle unité monétaire : le franc. Huit mois plus tard, la loi du 25 Germinal an IV (14 avril 1796) a décidé l'équivalence du franc et de la livre.

tandis que le tiers restant, 61 787,05 francs, fut réservé à l'équipage. Après le prélèvement obligatoire pour la caisse des Invalides²⁸ – 5 centimes pour chaque franc de bénéfices – la somme à partager entre les hommes d'équipage passa à 58 697,70 francs. Elle fut divisée par les officiers de l'équipage en 156 parts 1/4, ce qui mettait la part à 375,70 francs²⁹. Le capitaine de cet équipage eut 12 parts, le second 10, les lieutenants entre 6 et 8. Les autres officiers majors reçurent 4 parts, les officiers marinières entre 1 et 4, les soldats et les matelots entre 1 et 1,5. Les novices ne touchèrent que les trois quarts d'une part et le mousse seulement une demi-part. On y ajouta la vente de 8 balles de soie récupérées sur l'un des deux navires que les Français avaient capturés avant qu'ils n'aient été repris par les Anglais, soit 10 208,93 francs après le prélèvement pour les invalides. On décompta certaines dépenses, puis on répartit le reste entre les intéressés et l'équipage. Le résultat fut alors partagé en 160 parts 3/4 à 19,39 francs la part. De cette façon, le simple matelot de cet équipage, qui ne recevait qu'une seule part, perçut précisément 395,09 francs. Bien entendu, l'armateur lui retira le montant des avances qu'il avait perçues à l'armement, juste avant de partir en mer. Le rôle d'armement de l'*Aimable Flore* ayant disparu, il est maintenant difficile d'évaluer le montant des avances de chacun de ses membres d'équipages et, par voie de conséquence, la somme finalement perçue après la liquidation générale de cette campagne. Par comparaison avec les autres équipages corsaires de cette année-là, il est toutefois possible de l'estimer : un simple matelot percevait 200 francs en avances et un mousse 60 francs³⁰. Le matelot touchait au désarmement 200 francs environ, soit le double, et le mousse 197,54 francs, soit le triple. Remarquons que, contre toute attente, ce dernier était gagnant sur son aîné puisque, proportionnellement, il touchait davantage d'argent. Le capitaine, qui ne recevait jamais d'avances, gagna 4 741,08 francs grâce à ses douze parts.

Pour mesurer l'importance de ces gains, il convient de les rapprocher de ceux d'un autre travailleur de ce temps. Selon Vauban, un tisserand gagne moyennement 12 sols par jour et un manouvrier de la campagne 9 sols à la fin du XVII^e siècle³¹. Le maréchal, qui connaît bien la France pour l'avoir sillonnée mainte fois, estime que ces deux hommes n'ont que 180 jours de « vrai travail »

28 François-Nicolas Dufriches-Foulaines, *Code des prises et du commerce de terre et de mer*, Paris, Imprimerie de Valade, 1804, t. 2, p. 854. L'arrêt du 14 brumaire an VIII (5 novembre 1799) ordonna « la retenue d'un décime par franc sur le produit net de toutes les prises faites par les bâtiments de la République et du commerce, pour être employée au soulagement et à l'entretien des marins français, prisonniers de guerre en Angleterre ».

29 C'est en effet le capitaine et les officiers qui décident rétrospectivement du nombre de parts à réserver à chaque membre de l'équipage, en fonction de son mérite lors de la campagne corsaire.

30 SHD de Cherbourg, 12P⁴ 109, n° 36, rôle d'armement de l'*Embuscade* daté de 1808.

31 Vauban, *Projet d'une dixme royale*, s.l., 1707, p. 75-76.

par an, déduction faite des journées non travaillées tels que les dimanches, les jours de fête, de gelée, de maladie, d'absence pour les foires, etc. Il en résulte que les revenus réels du tisserand s'élèvent à 2 160 sols par an – c'est-à-dire 108 livres – et ceux du manouvrier à 1 620 sols – 81 livres. Qu'en était-il à la fin du XVIII^e siècle ou sous l'Empire ? Donner une réponse précise paraît délicat : peu d'historiens ont véritablement étudié l'histoire régionale des salaires. Dans son étude de Bordeaux et du Sud-Ouest de la France au XVIII^e siècle, Jean-Pierre Poussou³² met judicieusement en lumière la difficulté d'établir une esquisse de l'évolution des salaires et des revenus, tant les différences sont fortes entre les provinces françaises, les variations saisonnières, les conjonctures locales et, finalement, les situations particulières, *a fortiori* si elles relèvent d'une ville, d'un port ou de la campagne. En prenant donc d'infinies précautions et en sachant que les estimations qui vont suivre seront hautement critiquables, on peut tenter malgré tout une approximation. Selon lui, en 1787-1788, « les journaliers ou manœuvres pouvaient gagner 30 sous à Bordeaux ; un peu au-dessous à Rochefort, La Rochelle et les ports basques³³ ». Si l'on conserve les 180 jours de « vrai travail » par an avancés par Vauban, cela constituerait un revenu annuel de 5 400 sols, soit environ 270 livres. Toujours selon J.-P. Poussou, le salaire descendait « autour de 20 sous dans les villes de l'intérieur ainsi que dans les campagnes bordelaises, et à 12 sous dans les régions reculées ou à l'écart » dans le Sud-Ouest de la France³⁴. Dès lors, ce revenu annuel serait de 180 livres dans le premier cas et de 110 livres environ dans le second. En l'absence de travaux d'historiens sur les revenus bas-normands, les estimations que l'on avance ici doivent être considérées avec prudence.

Toujours sur la même base de calcul avancée par Vauban, un manouvrier pouvait gagner entre 150 et 300 livres par an dans l'arrière-pays granvillais à la fin du XVIII^e siècle. Par comparaison, un petit exploitant agricole gagnait entre 350 et 400 livres par an. Les terre-neuvas, on le sait, gagnaient davantage. Il existe en effet une étude sur ce sujet, élaborée en 1788 et transmise au secrétariat d'État à la Marine par M. Mauduit, commissaire aux classes à Granville³⁵. Elle détaille de manière précise les revenus des membres d'un équipage terre-neuvier granvillais engagé pour une campagne de pêche sédentaire. Le bon pêcheur pouvait gagner de 400 à 600 livres³⁶, en sept à huit mois d'absence, nettement plus par conséquent que l'ouvrier agricole qui ne touchait annuellement que de

32 Jean-Pierre Poussou, *Bordeaux et le Sud-Ouest au XVIII^e siècle : croissance économique et attraction urbaine*, Paris, Éditions de l'EHESS, 1983.

33 *Ibid.*, p.327.

34 *Ibid.*

35 AN, Marine, C^s 59, mémoire sur les façons de rémunérer à Granville et à Saint-Malo.

36 Michel Aumont, *Une culture du risque maritime, op. cit.*, p. 109-112.

150 à 300 livres. Cet écart poussait de nombreux paysans à délaisser le travail de la terre au profit de la pêche de la morue, entraînant de cette façon une forte expansion du quartier maritime de Granville.

156 Avec ses 395,09 francs de gains obtenus en quatre mois de campagne, le matelot corsaire de l'*Aimable Flore* peut effectivement être envié par le paysan et par le terre-neuvas resté à terre, si l'on s'en tient au seul aspect économique ; mais, compte tenu des risques encourus, il fallait plus que cela pour décider les hommes à s'engager sur un corsaire. Ce qui les faisait rêver, c'était la fortune. Elle pouvait en effet sourire à certains chanceux, comme les hommes de l'*Argus*. Ce petit corsaire était un lougre de 24 tonneaux, armé de 4 petits canons de deux livres de balle et de 4 pierriers, et manœuvré par un équipage de 27 hommes sous les ordres du capitaine Daguenet. Il appareilla de Granville le 4 mars 1807. Le 11 de ce mois, il captura un navire britannique de 290 tonneaux, le *Montegobey*, chargé de café, de sucre, de bois de campêche et de salaisons, qui fut aussitôt conduit à Paimpol³⁷. Le 19 octobre, l'*Argus* fut capturé par les Anglais³⁸. Loin d'être déficitaire à cause de la capture du corsaire, la liquidation générale présente un bilan très largement positif grâce à la vente de l'unique prise réussie par les Granvillais³⁹. La vente du *Montegobey* et de la cargaison rapportent ensemble 560 231,54 francs. Selon la liquidation générale, la répartition des gains se réduit à 532 697,55 francs après la soustraction des dépenses communes et se répartit de la manière suivante : les deux tiers revenant aux intéressés s'élèvent à 355 131,67 francs, et le tiers prévu pour l'équipage à 177 565,84 francs. Une fois les dépenses et les 5% de prélèvement retirés, il reste donc 168 666,03 francs à l'équipage. C'est une chance incroyable pour un modeste équipage de 27 hommes de se partager pareille somme. Elle est divisée en 64 parts 3/4 par les officiers corsaires. La valeur de la part est fixée à 2 604,88 francs.

Grâce à l'état de répartition conservé au musée du Vieux Granville, on peut mesurer la fortune gagnée par l'équipage à travers l'exemple d'un simple matelot, François Blouet. Celui-ci s'était engagé sur le corsaire le 4 mars 1807 et avait reçu 306 francs d'avance sur les parts des prises éventuelles à venir. Lorsque les officiers se réunirent pour régler les parts de prise, après la liquidation générale, ils décidèrent de lui attribuer une part, soit 2 604,88 francs. L'armateur lui donna la somme, déduction faite du montant des avances versées à l'armement. François Blouet avait donc gagné cinq à six fois ce que gagnait un terre-neuvas en une bonne campagne de pêche dans les années 1780 et dix à quinze fois le salaire de l'ouvrier agricole. De son côté, le capitaine Daguenet empocha la

37 SHD de Brest, 2Q 84, États de corsaires ; voir aussi des archives non répertoriées à ce jour, dossier de prises, prises amenées à Paimpol, police de la navigation, thermidor an XII.

38 SHD de Cherbourg, 12P⁷ 3; SHD de Brest, 2Q 84, États de corsaires.

39 Musée du Vieux Granville, dossier *Argus*, état de répartition de la prise *Montegobay*.

coquette somme de 3 125 856 francs. Évidemment, cette fortune gagnée par les différents membres de l'équipage profitait indirectement par la suite aux commerçants et aux artisans de la région granvillaise.

Certains armateurs acquirent une véritable opulence grâce à la guerre de course, tel Léonor Couraye du Parc, qui arma 4 corsaires pendant la guerre de Succession d'Autriche. Le *Charles Grenot* – vieille frégate terre-neuvière de 150 tonneaux et 18 canons – accomplit cinq prises en deux campagnes corsaires avant de sombrer vers l'île de Batz. Le *Grand Grenot* – frégate neuve de 300 tonneaux et 40 canons – n'effectua qu'une seule campagne, au cours de laquelle il captura 11 navires ennemis avant de faire naufrage à l'entrée du port de Granville. L'*Aimable Grenot* – autre frégate neuve de 390 tonneaux avec 40 canons, en partie récupérés du naufrage du *Grand Grenot* – réalisa deux campagnes corsaires, entre lesquelles le bâtiment subit un écrasement accidentel dans le port de Granville, pendant son carénage. À l'issue de la première campagne il totalisa 10 prises et après la deuxième 17 au total. Le quatrième corsaire ne réussit qu'une modeste prise avant d'être lui-même capturé. L'armement des trois *Grenot* coûta en tout 506 323 livres, 6 sols et 7 deniers, mais il a rapporta 1 843 034 livres, 17 sols et 7 deniers, déduction faite des 6 deniers par livre versés à la caisse des Invalides, du dixième dû à l'Amiral de France, des frais de relâche et de désarmement et d'autres frais annexes, c'est-à-dire trois fois et demi l'investissement⁴⁰. Cette puissance financière permit aussitôt à l'armateur d'acquérir une belle propriété à une vingtaine de kilomètres de Granville, sur laquelle il fit bâtir un beau manoir. À sa mort, son fils obtint un anoblissement en récompense du succès de ces entreprises.

Sous Louis XVI, c'est Nicolas Deslandes qui gagna un anoblissement et beaucoup d'argent à l'occasion de la guerre d'Indépendance américaine : « Il a fait construire 6 corsaires... le *Monsieur* a pris 19 navires dont 12 corsaires... la *Madame* a pris 32 bâtiments dont 9 corsaires... les deux ont été armées 5 fois [...]»⁴¹. Ces deux frégates ont dégagé en effet des profits extrêmement importants. Les seuls gains de la *Madame* s'élèvent à 1 171 450 livres au terme de ses trois campagnes. La réussite des corsaires de Granville fut telle qu'un recensement des prises effectué par le ministère de la Marine plaçait le port bas-normand au troisième rang des ports français métropolitains pour la valeur totale de ses prises, derrière Dunkerque et Saint-Malo, mais devant Le Havre, Calais, Marseille et Boulogne⁴². L'importance de Deslandes est évidemment

⁴⁰ AN, Marine, C⁷ 75, fol. 6 et 7, Demande de lettres de noblesse pour le sieur Couraye du Parc.

⁴¹ AN, Marine, C⁷ 85, Demande de lettres de noblesse.

⁴² AN, Marine, F² 74, Récapitulation générale du montant des prises dont les répartitions ont été faites aux équipages des corsaires et de celles qui ne sont point réparties dont les liquidations particulières sont arrêtées.

déterminante dans ce succès. Grâce à sa nouvelle fortune, lui aussi fit bâtir un beau et grand manoir, à quelques kilomètres du port.

158 Couraye du Parc et Deslandes constituaient indiscutablement des modèles sociaux et ils devinrent des moteurs dans le port, entraînant dans leur sillage des hommes qui rêvaient de les égaler dans leur réussite. Ces armateurs, exceptionnels par leur succès, leur faisaient croire qu'il existait des chances, minces certes mais véritables, de faire fortune, ou tout au moins d'augmenter sensiblement la valeur de leurs patrimoines. Cependant, tous ne se laissaient pas griser de la sorte. On savait que le risque était réel ; chacun gardait en mémoire les malheurs d'un armateur comme Anquetil Brutière, qui avait « fait rapidement la bascule » parce que son gros corsaire, le *Daguesseau* (340 tonneaux), dans lequel il avait placé toute sa fortune et ses espoirs, avait été capturé 52 heures après sa sortie, sans avoir eu le temps d'accomplir une seule prise⁴³ ; ou encore ceux de Quinette de la Hogue, qui perdit accidentellement son *Granville* de 530 tonneaux en 1757 sans en avoir retiré un quelconque bénéfice. Sans forcément aller jusqu'à de pareils drames, les déconvenues, finalement, étaient nombreuses. Comment ne pas déplorer le nombre important de campagnes vaines, de corsaires capturés, de faillites pour les armateurs ? Combien d'hommes furent faits prisonniers par l'ennemi et incarcérés dans des prisons infâmes pour des séjours toujours plus longs ? Sans connaître les chiffres, tous les acteurs potentiels de la guerre de course connaissaient pertinemment l'étendue de ces risques. Il appartenait dès lors à chacun d'agir en conséquence, selon son caractère, son tempérament et ses intérêts.

Sous l'Ancien Régime, une déclaration de guerre entre la France et l'Angleterre constituait toujours une catastrophe pour la population maritime du Ponant. Le danger de rencontrer l'ennemi et de se faire capturer amenèrent les ports à reconsidérer leur activité et à développer des stratégies diverses. Si certaines activités qui obligeaient les navires à s'éloigner durablement de la côte furent totalement interrompues en raison du risque, d'autres purent être prolongées à condition de prendre des précautions. Ainsi, le commerce colonial, activité particulièrement rémunératrice, bénéficiait de la protection des navires de guerre de la Royale. Quant au cabotage, il fut poursuivi dans la mesure où les navires pouvaient naviguer le long des côtes dans une sécurité relative. Toutefois, lorsque l'ennemi décida de mettre en place un blocus le long des côtes françaises, la situation devint extrêmement préoccupante, voire dramatique, pour la population littorale. De fait, toute l'économie locale se retrouva perturbée. Les

43 AN, Marine, F²80, État des prises faites sur les Français par les ennemis de l'État, depuis le commencement des hostilités. La valeur du *Daguesseau* est évaluée à 216 000 livres.

matelots ne pouvaient plus exercer leur métier et leurs familles se retrouvèrent dans le besoin, faute de revenus et d'économies suffisantes.

Granville, située à proximité de l'Angleterre et surtout des îles Anglo-Normandes, se trouvait précisément dans cette situation. D'une part, la poursuite de la pêche à la morue dans les eaux de Terre-Neuve s'avèrait impossible, tant le danger de croiser les Anglais entre l'ouverture de la Manche et l'Amérique septentrionale était grand. Les autorités décidèrent donc de l'interruption totale de l'activité. D'autre part, le voisinage immédiat des îles Anglo-Normandes, qui renforçait grandement l'efficacité d'un éventuel blocus à l'encontre des Français, gênait considérablement le cabotage. Or, le quartier maritime de la région granvillaise constituait en Normandie le plus important bassin de recrutement de matelots au service de cette pêche morutière⁴⁴. Par conséquent, le nombre de gens de mer qui se retrouvèrent sans emploi fut particulièrement important. Pour corser le tout, les levées organisées par le commissaire aux classes pour composer les équipages de la Royale – très peu appréciées des gens de mer qui en désapprouvaient le côté coercitif, la faiblesse de la solde et le retard excessif dans son paiement – achevèrent de semer le trouble.

Il ne restait plus dès lors que deux possibilités : attendre patiemment le retour de la paix ou se lancer dans la guerre de course. Pour les armateurs, relativement aisés, la première solution pouvait se concevoir ; elle correspond au choix de 80 % des Granvillais. Pour les matelots, il n'en allait pas de même. C'est pourquoi ils s'engageaient sur les corsaires, se proposant aux armateurs les plus offrants, profitant de leur « rareté » pour faire grimper le montant des avances sur les gains à venir, et désertant parfois ensuite pour s'engager sur d'autres embarcations afin de percevoir de nouvelles avances. À l'évidence, pour certains d'entre eux, c'est davantage l'appât du gain que la nécessité qui dictait le choix de s'engager sur un corsaire. La guerre de course faisait rêver tout un chacun ; la chance aidant, la fortune pouvait sourire aux audacieux. C'est aussi ce que pensaient un cinquième des armateurs granvillais, prêts à tenter l'aventure par goût du risque. Cette poignée d'hommes entreprenants entraîna dans son sillage toute une population littorale, disposée à s'activer pour préparer au mieux les armements et accueillir les bâtiments capturés.

L'administration de l'Ancien Régime a bien exigé de la part de chaque port des états indiquant le nombre et la valeur des prises, ainsi que ceux des navires français capturés. Toutefois, les documents concernant Granville ainsi que la plupart des autres ports ont disparu, que ce soit aux Archives nationales ou aux Archives départementales. Il n'existe donc pas d'études fiables ayant établi un bilan spécifique, du point de vue matériel mais aussi humain, pour

⁴⁴ Michel Aumont, *Une culture du risque maritime*, op. cit., p. 73.

quantifier les efforts réellement consentis par chaque port et pour les comparer avec les gains réalisés. Il est ainsi difficile de tirer des conclusions précises sur la guerre de course et ses effets réels sur l'économie locale. Il n'en reste pas moins que la course, activité particulièrement aléatoire, constitue dans la vie d'un port une parenthèse qui bouscule les habitudes, génère de l'espoir, mais aussi de la frustration. Peu de gens y ont gagné l'opulence ; ils furent nombreux, en revanche, à subir la déception, les affres de la captivité, les blessures ou la mort. Au bout du compte, les désillusions furent toujours grandes, et c'est avec impatience que chacun attendait le retour de la paix, afin de reprendre le rythme normal des activités. Dès que les discussions pour négocier un traité de paix étaient relancées, et bien avant l'annonce officielle des accords, les activités reprenaient généralement leur cours, au grand soulagement de tous. Ainsi, les armements terre-neuviens reprirent dès le 1^{er} juillet 1748 dans le port de Granville, jour du désarmement du dernier corsaire granvillais de ce conflit, alors que le traité d'Aix-la-Chapelle, qui marque la fin de la guerre de Succession d'Autriche, ne fut signé que le 18 octobre.

Certes, la guerre de course a eu des retombées économiques favorables ; elle a suscité, momentanément, des activités qui étaient les bienvenues en période de guerre et elle a fait la fortune de quelques-uns ; mais, globalement, ses effets furent limités, au regard des apports de l'activité maritime normale du temps de paix. Cela démontre que, même dans un port comme Granville l'ayant fortement pratiquée, elle n'a pas eu localement un grand intérêt économique, en dépit de l'activité déployée par les gens de mer.

LA POUDRE, L'ENCRE ET L'OR :
MORLAIX, BOURSE CORSAIRE,
ET LA GUERRE D'INDÉPENDANCE

Olivier Corre

Docteur en histoire de l'université de Bretagne occidentale

L'échelle pratique de travail sur la course est celle de l'amirauté¹. En effet, cette activité est substitutive au commerce et utilise les mêmes moyens – navires, équipages, armateurs et réseaux de commissionnaires –, à l'exception notable des canons prêtés par le roi. Cependant, cette entrée ne permet pas aisément d'appréhender l'impact économique de la course sur les ports corsaires. Sous l'Ancien Régime, la guerre d'Amérique apparaît exceptionnelle, mais sa durée comme sa nature essentiellement navale en font un cadre général propice. L'amirauté de Tréguier, dont le siège royal est sis à Morlaix², sur la Manche, présente à ce titre un intérêt particulier : ce port a joué le rôle d'une base corsaire importante³. Cette juridiction spécialisée a pris à cette époque une dimension nationale comme bourse corsaire, en lien avec les circuits financiers extérieurs⁴. Ceci pose, au final, la question des conséquences économiques de cette activité pour la ville et son hinterland.

- 1 L'étude juridique et historique des amirautés de Bretagne, et de Morlaix en particulier, fut conduite par Joachim Darsel dans sa thèse *L'Amirauté de Bretagne des origines à la Révolution*. Pour un accès commode, voir Sylviane Llinarès, « Les amirautés bretonnes à la fin de l'Ancien régime » dans Gérard Le Bouëdec (dir.), *L'Amirauté en Bretagne. Des origines à la fin du XVIII^e siècle*, Rennes, PUR, 2012, p. 425-442.
- 2 J. Lemoine et H. Bourde de la Rogerie, *Inventaire sommaire des archives départementales antérieures à 1790 [Finistère, Archives civiles, Série B.]*, t. III [Articles B 4160-B 4670 et Appendice. Inventaire des fonds des Amirautés de Morlaix et de Quimper, du Consulat & du Tribunal de Commerce de Morlaix], Quimper, Imprimerie A. Jaouen, 1902.
- 3 Olivier Corre, *La Guerre de course durant la guerre d'Indépendance des États-Unis d'Amérique dans le ressort de l'Amirauté de Morlaix*, mémoire d'histoire, Faculté des lettres et sciences sociales de Brest, 1989.
- 4 Une bourse corsaire peut se définir comme une place – un port de mer – souvent déterminée par la présence d'un tribunal maritime qui liquide les campagnes de course, où se rassemblent, à des heures déterminées, des négociants ou leurs commissionnaires afin d'emporter l'adjudication des prises et de leurs produits.

LES CONDITIONS GÉNÉRALES D'UNE BASE CORSAIRE

La place singulière de Morlaix dans l'activité de course durant cette guerre est d'abord liée à sa situation, mais le négoce morlaisien a aussi joué un rôle important dans l'installation d'une base corsaire.

Une heureuse situation

162

Le port de Morlaix est situé en fond d'estuaire, sur la rivière du même nom, à une vingtaine de kilomètres de la pleine mer. S'il faut remonter le fleuve sinueux et envasé sur la plus grande partie de son cours – ce qui n'est pas un atout –, son ouverture présente la forme d'une vaste baie protégée des vents dominants d'ouest par un promontoire. Le plan d'eau permet la station des navires corsaires en début ou en fin de croisière, et offre un abri aux prises à l'arrivée. Avantage non négligeable en temps de guerre, le centre de la baie et sa principale passe sont commandés par un fort de mer, le château du Taureau, achevé par Garangeau et Frézier sur des plans de Vauban. Quelques batteries côtières complètent cette défense, et les registres de l'amirauté comprennent nombre de nominations dans les compagnies de canonnières gardes-côtes. Elle reste cependant très en-deçà de la formidable sanctuarisation qui entoure alors la rade de Brest, couverte par des milliers d'hommes et des centaines de pièces sur les fortifications réactivées⁵.

Morlaix offre un avantage géographique capital pour l'activité des corsaires. Premièrement, ils rencontrent leurs prises éventuelles devant les ports anglais ou dans des bras de mer étroits, comme le canal Saint-George ; l'entrée du *Channel* est une zone de chasse évidente entre Ouessant et Sorlingues. Deuxièmement, l'arrivée en France des prises avec un équipage corsaire réduit doit être la plus rapide possible, afin d'éviter toute reprise. Or, la distance est trop grande vers les principaux ports d'armement en course – Dunkerque, Saint-Malo,

5 Il convient, à l'inverse de ce qui favorise Morlaix, de relativiser la participation de Brest à la course durant cette guerre. Plusieurs raisons peuvent être avancées. Brest est plus éloigné des côtes anglaises que les ports de la Manche. Si cela n'a que peu d'importance pour des vaisseaux ou des frégates, ce n'est pas le cas pour de petites unités, qui constituent une véritable poussière navale et qui disposent d'une moindre autonomie. La faiblesse des infrastructures portuaires civiles peut jouer : quelques centaines de mètres de quais, enclavés dans le port militaire, et principalement mobilisés par les approvisionnements de l'arsenal. Dès lors, quelle place pour l'activité corsaire ? L'absence d'un véritable groupe local d'armateurs, de négociants et de banquiers contrarie l'existence d'une flotte d'importance, convertible en navires corsaires. La « marchandise » brestoïse apparaît sans envergure réelle, limitée à des marchands de vins qui fournissent la flotte. Ils n'ont la possibilité d'armer que des petits navires – et encore en s'associant. En pratique, le poids de la Marine royale à Brest, place forte enclose, gêne l'engagement illicite de marins classés sur les corsaires. De plus, le contrôle, nécessairement plus tatillon que dans un port de commerce, met navires comme marins à la merci d'une réquisition. Enfin, le retour sur place ou à Landerneau des prises de la Marine entraîne probablement les adjudications sur une tendance baissière, dans un certain engorgement, avec 278 prises.

Granville, Lorient. La route la plus courte ramène à Morlaix, le port le plus occidental sur la côte française de la Manche, capable d'accueillir ensemble plusieurs frégates – les plus gros corsaires – et leurs prises.

Le site bénéficie d'infrastructures relativement modernes. Les berges ont été stabilisées et maçonnées de pierres de gros appareil, rythmées de rampes de même construction. Corsaires et prises s'y substituent alors aux marchands habituels. Morlaix est dotée des services nécessaires pour l'activité de course. L'autorité du secrétaire d'État à la Marine et de son intendant à Brest sont présentes à travers un commissaire aux Classes, Boucault, qui peut contrôler sur place équipages comme artillerie. Celle de l'Amiral de France – autorité judiciaire sur la marine marchande – est présente à travers un siège d'amirauté dont le ressort correspond à celui du diocèse de Tréguier. Ce dernier peut procéder localement à toutes les opérations d'enregistrement de société corsaire, de rapport de croisières, de ventes de prises, de liquidations générales ou particulières, etc. Le poids de Morlaix – capitale économique de l'ouest de la province – explique l'existence d'un groupe d'armateurs, négociants, banquiers. Outre celle de cabotage pour les foires et marchés, ses quais hébergent, en temps de paix, deux activités importantes : la première est la gestion du tabac, transformé par la Manufacture royale située le long du quai de Léon, qui occupe près de 1 000 personnes ; la seconde et principale activité est l'exportation des « créés », des toiles de lin de la fabrique rurale du Léon, dont elle partage le monopole avec Landerneau⁶. Morlaix dispose d'un bureau de certification de leur qualité dans son Hôtel de ville. La toile est à la base de la richesse de la bourgeoisie locale⁷, qui accapare les sièges au sein de la communauté, du consulat de commerce, mais aussi des autres fonctions économiques ou charitables⁸. En temps de guerre, la course offre à la bourgeoisie morlaisienne une activité de substitution et une source de profits potentielle.

Des négociants morlaisiens impliqués dans la guerre de course

Les négociants morlaisiens qui se diversifient dans la course mènent deux activités parallèles. Les sociétés créées pour la course ne sont qu'une poignée, peut-être en raison de la nécessité d'obtenir, de la part d'une autre société,

6 Jean Tanguy, *Quand la toile va. L'industrie toilière bretonne du XVI^e au XVIII^e siècle*, Rennes, Apogée, 1994. Plus généralement, voir *De cordes et de toiles. Le chanvre et le lin à la mer. Cultures, usages et innovations des origines à demain*, colloque interdisciplinaire tenu à Lorient-Douarnenez, 26-27 juin 2012.

7 Jacques Crépin, *Les Structures socio-professionnelles à Morlaix au XVIII^e siècle (1700-1775)*, mémoire de maîtrise, Faculté des lettres et sciences sociales de Brest, 1969-1970 ; Pierre Moro, *Structures socio-professionnelles de la population morlaisienne, de 1775 à 1789*, mémoire d'histoire, Faculté des lettres et sciences sociales de Brest, 1969-1970.

8 Joseph Daumesnil (annoté par Aymar de Blois, continué et publié par Adolphe Allier), *Histoire de Morlaix*, Morlaix, Imprimerie A. Lédan, 1879.

une caution pouvant aller jusqu'à 15 000 livres. Néanmoins, les élites locales s'impliquent également dans cette activité par le biais des participations croisées entre armements – forme classique de réassurance – et surtout par l'actionnariat dans les entreprises corsaires constituées. Les armements en course morlaisiens sont dominés par la société *Veuve Mathurin Cornic et fils*. La mère du corsaire Charles Cornic, officier bleu passé dans le grand corps et devenu depuis gloire locale, est à la tête de l'entreprise familiale⁹. Marthe Homon, aidée de son fils Mathurin, arme successivement trois corsaires : avec Fabre de Verney, elle confie la *Duchesse de Chartres* – 107 hommes, 12 canons et 7 pierriers – à Jean d'Albarade en septembre 1779¹⁰ ; elle équipe ensuite seule l'*Épervier*, du 27 août 1780 au 7 janvier 1781¹¹, puis le lougre le *Canadien* en février 1781¹². Pour l'*Épervier* les Morlaisiens font appel à une unité extérieure. Le réseau professionnel des Morlaisiens rencontre ici la puissance des moyens de « Messieurs de Saint-Malo » : ce *cutter* est « construit et armé à Saint-Malo » par Dubois le jeune pour 26 000 livres de « frais de construction, armement & mise-hors du corsaire » et 4 735 livres d' « avances comptées à l'équipage avant sa sortie »¹³. À Morlaix, « Jean Diot et Compagnie » arme le *Comte de Guichen*, opérationnel en février-avril 1781¹⁴ ; Guillaume Passart achète le *Tartare* en 1781 et le rebaptise en *Vainqueur*¹⁵. L'essentiel des armements locaux demeurent modestes et ne portent que sur une unique unité : c'est le cas de la *Magdelon-Henriette*, par Michel Béhic en décembre 1778, ou du *Houzard*, par Noël-Joseph Rosse en décembre 1781¹⁶.

Tableau 1. Les armements corsaires morlaisiens

Navire corsaire	Armateur	Capitaine commandant	Croisières	Source
<i>Magdelon-Henriette (la)</i>	Michel Béhic	Jean-Nicolas Anthon	16 novembre 1778, prise le 7 janvier 1779	ADF, B 4251, fol. 99 v° ADF, B 4198, fol. 87r°
<i>Duchesse de Chartres (la)</i>	Veuve M. Cornic & fils	Jean d'Albarade	Septembre 1779, prise le 25 septembre 1779	ADF, B 4251
<i>Épervier (l')</i>	Veuve M. Cornic & fils	Jean-Baptiste Hébert	27 août 1780, pris le 7 janvier 1781	ADF, B 4184, fol. 13 v°
<i>Canadien (le)</i>	Veuve M. Cornic & fils	Jean-Baptiste Hébert	24 mars 1781	ADF, B 4199, fol. 78 r°
<i>Comte de Guichen (le)</i>	Jean Diot & Compagnie	Jean-Nicolas Anthon	29 avril 1781-2 mai 1781, pris le 4	ADF, B 4184, fol. 1 r°

9 Olivier Levasseur, *Charles Cornic (1731-1809). Un mythe corsaire*, Rennes, Apogée, 2003.

10 Archives départementales du Finistère (désormais ADF), B 4251.

11 *Ibid.*, B 4184, fol. 13 v°.

12 Acte d'engagement et d'enrôlement déposé le 15 mars 1781 (ADF, B 4251, fol. 25 v°).

13 ADF, B 4257, Liquidation générale de la seule course de l'*Épervier*, 30 mars 1782, p. 1 et 5.

14 ADF, B 4184, fol. 1 r°.

15 *Ibid.*, fol. 52 r°-53 r°.

16 *Ibid.*, fol. 39 r°.

Navire corsaire	Armateur	Capitaine commandant	Croisières	Source
<i>Hussard (le)</i>	Pierre Marc ou Noël Joseph Rosse (et B 4184, fol. 39 r°)	Déville-Bucaud	19 décembre 1781	ADF, B 4184, fol. 39 r°, fol. 58v° ADF, B 4264
<i>Marquis de Castries (le)</i>	Jean Torris & Louis Wante	Jean-Baptiste Hébert	2 février-4 avril 1782	ADF, B 4184, fol. 53 v° ADF, B 4200, fol. 83 r°
<i>Vainqueur (le)</i>	Guillaume Passart, peut-être associé à Jean Diot	Joseph Dot	5 février-7 juillet 1782 ?-12 octobre 1782, vendu	ADF, B 4184, fol. 54 r°, fol. 62 r°

La plupart des navires corsaires morlaisiens sont de petite taille : ainsi, le *Houzard* fait 20 tonneaux ! Ce sont des navires rachetés et rebaptisés : le *Roze* devient le *Comte de Guichen*¹⁷. À partir du milieu du conflit, des bâtiments mieux adaptés – et donc plus imposants – sont mis en ligne : l'*Épervier*, un cutter, le *Comte de Guichen*, une goélette de 70 tonneaux, ou encore un corsaire américain, la *Princesse noire*, réemployé sous pavillon français en tant que *Marquis de Castries*.

Tableau 2. Caractéristiques des corsaires morlaisiens

Navire corsaire	Type	Tonnage	Canons	Obusiers	Pierriers	Équipage	Source
<i>Magdelon-Henriette (la)</i>		60					ADF, B 4198, fol. 87
<i>Duchesse de Chartres (la)</i>			12		16	107 h.	ADF, B 4251
<i>Épervier (l)</i>	Corsaire-cutter	30	42 2	– –	8 –		ADF, B 4199, fol. 13, 22 ADF, B 4199, fol. 41 ADF, B 4199, fol. 49
- décembre 1780				4	–		ADF, B 4199, fol. 49
<i>Canadien (le)</i>	Lougre		66 x 3 l.	–	–		ADF, B 4199, fol. 78 ADF, B 4199, fol. 22
-				–	12		ADF, B 4199, fol. 22
<i>Comte de Guichen (le)</i>	Goélette	70	12 x 4 l.	4 x 4 l.	10	66 h.	ADF, B 4184, fol. 1
<i>Hussard (le)</i>	Goélette	20	4	–	8	40 h.	ADF, B 4184, fol. 39
<i>Marquis de Castries (le)</i>		190	20	–	–	87 h.	ADF, B 4184, fol. 53 v° ADF, B 4200, fol. 83
<i>Vainqueur (le)</i>	Caiche	40	8 x 4 l.	–	84	50 h.	ADF, B 4184, fol. 54, 62 ADF, B 4200, fol. 103
- en mai 1782			6	–			ADF, B 4200, fol. 103

Les éléments manquent quant à la structure financière de chacun des armements en course. La société apparaît souvent constituée autour du corsaire, mais ce n'est pas le cas des Cornic ou de Diot. Plusieurs entreprises sont, comme c'est alors l'usage, *ad hoc*, afin de pouvoir en évaluer la rentabilité à la liquidation ; c'est le cas de la société *Guillaume Passart, de Jean Diot et Compagnie* ou de *Joseph Torris & Keryven*. L'armateur – qui n'est pas toujours le propriétaire du navire – engage un capital afin de permettre les expéditions. La constitution du capital est faite par fractions, généralement en actions de 1 000 livres. Elle est

17 *Ibid.*, fol. 141 r°.

connue pour trois corsaires : l'*Épervier* (26 actions de 1 000 livres), le *Comte de Guichen* (50 actions) et le *Vainqueur* (32 actions). Le *Vainqueur* de Guillaume Passart prend la mer pour un coût de 34 742 livres 12 sols et 10 deniers, plus 7 814 livres d'avances comptées à l'équipage avant sa sortie¹⁸. L'actionnariat nous est seulement connu pour le *Comte de Guichen* dans sa police d'armement¹⁹. *Jean Diot et Compagnie* l'arme « pour deux mois effectifs de mer » ; « on a trouvé avantageux de le faire en flibuste, suivant l'usage anglais déjà adopté à Dunkerque et ailleurs ». La mise-hors totale est de 50 000 livres dont 16 000 en forme de prêt à l'équipage, remboursables sur ses parts de prise. Diot achète 19/50^e en son nom et en celui de Jean Torris, négociant à Dunkerque, dont il est le correspondant à Morlaix, qui en fait probablement l'avance. Le marquis du Dresnay et Anthon, le capitaine, ont chacun 3/50^e. Les vingt-six autres intéressés sont couchés chacun pour une action de 1 000 livres. S'y côtoient quelques nobles locaux, liés à la Marine, comme le comte de Guichen, probable parrain du corsaire et lieutenant général des armées navales – bientôt retiré à Morlaix dans sa maison des Lances –, ou Kerouartz, allié au comte d'Hector, commandant de la Marine à Brest. Gratien de Saint-Maurice, un receveur des Fermes, et Le Bras, sont représentatifs de la bourgeoisie de plume. Plusieurs armateurs ou négociants sont repérables : Morlaisiens, comme Deslandes, Le Beau frères, Couhitte ; extérieurs, comme Benjamin Dubois de Saint-Malo, Gérard de Lorient, Jean-Christophe Rohner²⁰.

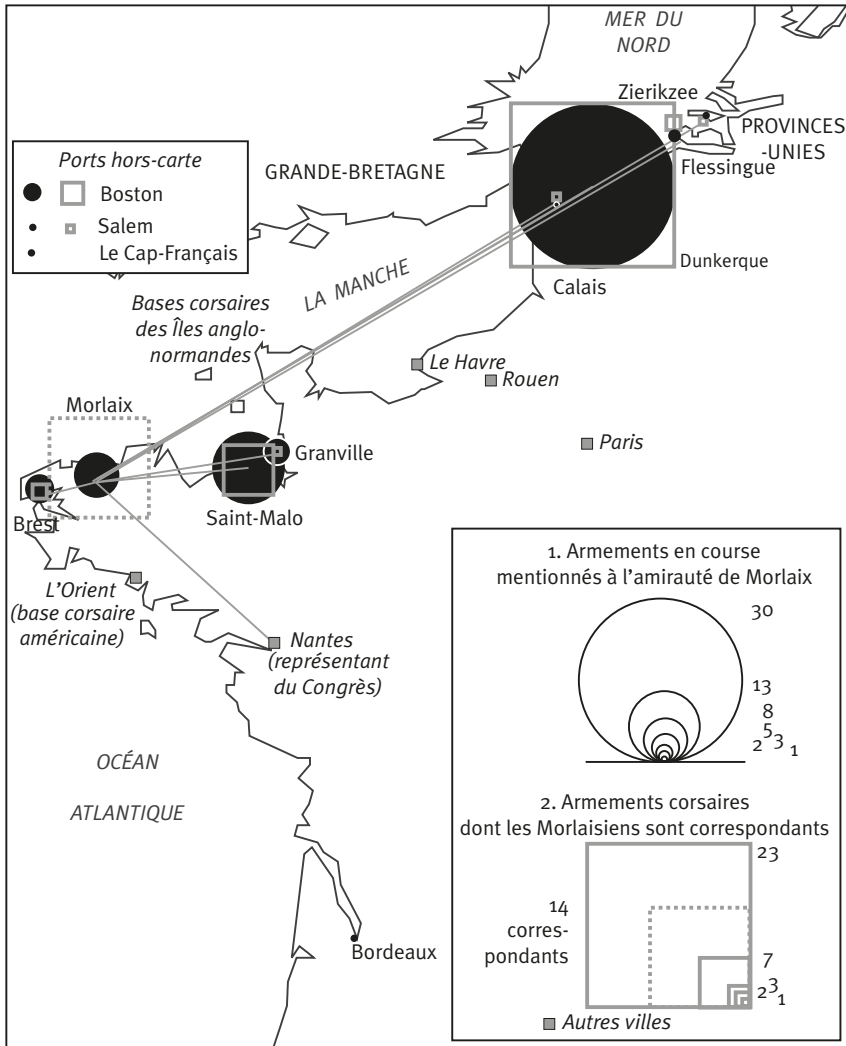
D'autres négociants misent sur un rôle de facilitateurs pour leurs collègues extérieurs. Rémunérés, ils sont moins exposés que par une participation directe à la course et, surtout, ils peuvent en retirer des revenus réguliers sans mise de fonds initiale. Le rôle du commissionnaire morlaisien est d'accompagner les officiers des corsaires ou de leurs prises devant l'amirauté pour leur déclaration, et de leur fournir une assistance logistique – hébergements, avances... Un travail régulier de correspondance, dont nous n'avons pas connaissance, devait permettre d'informer les autres ports. Quatorze Morlaisiens sont commissionnaires. Le plus actif d'entre eux est Jean Diot. Originaire de Dunkerque, il agit pour le compte d'une douzaine de ses compatriotes flamands, les plus intéressés aux activités morlaisiennes : Charles Torris, Aget, Louis Roy, Gamba et Archdeacon... Un groupe de six armements dunkerquois est représenté, à la fin du conflit, par Joseph Torris et François-Louis-Modeste Audren de Keryven qui lui succède. *Veuve Mathurin Cornic et fils* est mandaté par cinq armements :

¹⁸ ADF, B 4258, Liquidation générale et non définitive du *Vainqueur*.

¹⁹ ADF, B 4184, fol. 1.

²⁰ Probablement Rohner, *Eichhoff & Cie* du Havre. Voir Jean-Marie Delobette, *Ces Messieurs du Havre. Négociants, commissionnaires et armateurs de 1680 à 1830*, thèse de doctorat de 3^e cycle, Université de Caen, 2005.

un Flessinguois, Andrew Cabot de Boston, Coppens fils de Dunkerque et deux Malouins. Les autres commissionnaires agissent pour un à trois armateurs de Brest, Saint-Malo, Granville, Dunkerque, Salem et Boston. Ils ne sont pas des armateurs corsaires, mais des négociants ou des marchands locaux, comme Charles Sermensan ou les frères Lannux, à l'exception du fils aîné de Benjamin Dubois, de Saint-Malo, résidant à l'hôtel de Bourbon, venu défendre les intérêts de son père, à la fin du conflit²¹.



Carte 1. La course à Morlaix durant la guerre d'Indépendance (Armements et correspondants)

21 ADF, B 4200, fol. 46 v^o.

Plusieurs de ces Morlaisiens occupent de surcroît des fonctions consulaires au profit de puissances alliées ou neutres. Dès le déclenchement du conflit, la société *Cornic* est le correspondant local de Le Ray de Chaumont, impliqué dans le soutien aux *Insurgents*, comme des commissaires américains Sileas Deane et Benjamin Franklin. Dans leur lettre à Franklin, le 16 juillet 1778, *Veuve Mathurin Cornic et fils* se disent peinés de la nomination à Morlaix, par Schweighauser de Nantes, d'un autre particulier comme correspondant américain²². En mars 1779, Vincent-François Pitot l'aîné est « correspondant du Congrès²³ » au nom de Jean-Daniel Schweighauser. Lannux de la Chaume est « vis-consul d'Espagne²⁴ » début 1781 et David l'aîné « vice-commissaire des Provinces-Unies²⁵ » le 20 septembre de la même année. Quant à la Ligue des Neutres dont les pavillons couvrent si bien les approvisionnements français, elle est représentée à la fin du conflit par Jean-Baptiste Le Beau, consul de Suède, le 30 janvier 1783²⁶ et par Mazurié, vice-consul de Prusse, le 19 février²⁷. Le développement de la représentation consulaire à Morlaix découle de l'importance prise par le port durant la guerre d'Indépendance en tant que base corsaire.

Une base corsaire

Avec le conflit, le port devient une base de départ ou de relâche pour les corsaires alliés, français, américains et même zélandais. Leurs prises suivent la même route de retour. Les corsaires qui y abordent, ou dont les prises y arrivent sont au nombre de 71. La plus grande partie des corsaires, une trentaine, sont dunkerquois, dont 2 sous le pavillon continental des *Insurgents*. Saint-Malo, avec 13 navires, est en deuxième position. Morlaix, avec 8 unités, ouvre la liste des ports mineurs pour leur fréquentation. Granville, qui arme de grosses unités du rang de frégates, tient le quatrième poste, devant Brest avec 5 corsaires. Sept ports plus lointains – deux zélandais, deux français, deux nord-américains et un dominguais – sont encore mentionnés. Plusieurs des corsaires qui fréquentent Morlaix arborent pavillon américain, une poignée venant d'Outre-Atlantique, le Congrès ayant accordé des commissions en course à des armements français.

22 *Benjamin Franklin papers*, vol. 27, p. 113. *Veuve Mathurin Cornic et fils*, de Morlaix, au docteur Franklin, à Paris, 16 juillet 1778 (en ligne : <https://franklinpapers.org/framedVolumes.jsp?vol=27&page=113a>).

23 ADF, B 4198, fol. 100 r°.

24 *Ibid.*, fol. 65 v°.

25 ADF, B 4184, fol. 92 v°.

26 J. Lemoine et H. Bourde de la Rogerie, *Inventaire sommaire des archives départementales antérieures à 1790*, op. cit., p. LVIII.

27 ADF, B 4184, fol. 132 v°.

Les registres de l'amirauté de Morlaix portent mention de 596 navires interceptés par les corsaires alliés. Nous avons établi que 296 avaient fait l'objet de rançons, 242 de prises, 18 de reprises, 14 avaient été coulés ou brûlés en mer, 4 avaient connu d'autres sorts²⁸. Pour 274 tonnages connus cela représente 27 511 tonneaux de navires ennemis. L'essentiel des prises vient s'ancre en rade ; certaines peuvent être amenées à l'île de Batz ou au port de Perros. Sitôt entrés, le corsaire ou sa prise tombent sous l'autorité de la Ferme, seule habilitée à autoriser le déchargement, afin de lutter contre la contrebande. Une déclaration préalable doit être faite au bureau des Fermes qui délivre un permis de décharger les marchandises. Les produits des prises sont habituellement « déposés dans un magasin situé quai de Léon²⁹ », l'entrepôt de la Ferme.

La vie dans le port et en ville est rythmée par la course, qui en constitue désormais la principale activité. Outre les soldats cantonnés autour de Morlaix dans le cadre de la défense des arrières de l'arsenal de Brest, de nombreux blessés ou malades se massent dans les hôpitaux militaires locaux. Les marins de la course se refont aussi une santé à terre, évoquant des activités connexes à la course. Thomas Robert, commandant de l'*Escamoteur*, commence son rapport du 10 juin 1782 en signalant qu'« il a laissé à terre le s[ieu]r Wescotte, cap[itai]ne de prise, et le s[ieu]r Robert Roybierry, tous deux dangereusement attaqué[s] de maladie vénérienne, lesquels ont été débarqués de dessus le rôle d'équipage par monsieur le Commissaire de Morlaix³⁰ ». Le plus souvent, les déclarants donnent comme adresse celle du correspondant local de leur armateur, qui les accompagne à l'amirauté. Lorsque leur société n'a pas de commissionnaire attiré, l'officier couche à l'hôtel, soit « chez le sieur Maillard, hôte du Grand Turc, à Morlaix, sur la paroisse de Saint-Martin³¹ », soit « chez le sieur Regnault, hôte de l'Hôtel de Bourbon, à Morlaix, y demeurant quai de Léon, paroisse de Saint-Martin³² ». Ce dernier établissement comptait dix chambres et cabinets, une cuisine, un corridor conduisant à la soue des cochons et une écurie. « Une imposante batterie de cuisine composée de 84 casseroles, poêles, marmites, bassines, tourtières et bouilloires, 35 plats en étain, une cave bien garnie de vins de Bordeaux, Bourgogne et champagnes laisse supposer que le sieur Blondin traitait ce que Morlaix comptait de plus huppé³³ ». Les conditions de vie des otages et prisonniers britanniques sont évidemment bien différentes. Les civils et

28 Olivier Corre, *La Guerre de course durant la guerre d'Indépendance des États-Unis d'Amérique*, *op. cit.*, p. 213.

29 ADF, B 4200, fol. 15 r^o sq.

30 *Ibid.*, fol. 106 r^o.

31 ADF, B 4199, fol. 63 r^o.

32 *Ibid.*, fol. 64 v^o.

33 Jacques Crépin, *Les Structures socio-professionnelles à Morlaix au XVIII^e siècle (1700-1775)*, *op. cit.*, p. 116.

les femmes sont remis en liberté, alors que les marins ennemis – au moins 2 047 pour 422 navires où ils sont spécifiés – sont remis au commissaire des Classes ou à l'archer de Marine pour être interrogés puis détenus aux prisons de Morlaix. Ils se concentrent alors dans la région de Morlaix. Le commissaire Boucault souhaite en 1783 que l'ingénieur porte la capacité des prisons de Morlaix à 200 ou 300 places pour les prisonniers de guerre³⁴. Devant l'engorgement de celles-ci, certains sont éloignés vers les prisons de Carhaix ou de Lannion. À Morlaix, leur nombre entraîne des conditions de détention déplorables. On les entasse les uns sur les autres, on réduit leurs rations. Plusieurs sont malades. Des cas d'évasion sont rapportés.

UNE BOURSE CORSAIRE D'IMPORTANCE NATIONALE

170

Le port redevient une bourse corsaire. Les correspondants morlaisiens représentent les armateurs en course extérieurs devant les juges royaux pour les principales opérations financières : les ventes judiciaires de prises et de biens saisis, les liquidations particulières de croisières ou les liquidations générales des corsaires locaux. De Morlaix, des circuits financiers permettent à l'or de la course de gagner les autres ports corsaires.

Une activité majeure

Dès lors, la vie de l'amirauté et du consulat se fait brouillonne ; les déclarations des capitaines de prises, les libérations d'otages ou de capitaines de corsaires en armement ou de passage sont recueillies à la plume par le greffier de la juridiction. L'encre couvre désormais plusieurs registres qui ne suivent pas strictement l'ordonnance, mais déroulent les actes. Les pièces sont conservées en liasses jusqu'aux liquidations, ou jointes aux procédures. Elles sont généralement détruites par la suite. À la tête de la juridiction, Gratien est lieutenant général jusqu'en 1781, avant que Jean-Marie Jamin (né à Morlaix en 1749) ne lui succède. Il est assisté d'un conseiller du siège et de l'avocat et procureur du roi, du Buisson de Vieux-Châtel. L'activité est telle qu'un arrêt de la Cour fonde Guillo de Lohan, sénéchal au siège royal de Morlaix, à exercer le siège de l'amirauté en cas d'absence des officiers titulaires³⁵. Plusieurs officiers subalternes préparent le travail au quotidien : les greffiers de l'amirauté, Rinquim (1774-1781) puis Jean-Marie Le Rideller (1781), et leur suppléant, Le Rumeur, ou Livet, commis-juré. La présence des interprètes, François-Joseph Le Bitter et Westphalen,

34 Joachim Darsel, *Le Port de Morlaix et la guerre de course. Les Corsaires à Morlaix*, Morlaix, Le Bouquiniste, 2005, p. 138.

35 ADF, B 4200, fol. 119 r°.

est obligatoire dans tous les actes qui mettent en cause des marins étrangers : ils doivent être établis en français. Hydrographe du roi, huissiers-audienciers, sergents ou jaugeurs assurent le quotidien de l'auditoire.

Il en ressort que le rapport des rançons peut être estimé pour 23 des 29 corsaires qui en ont signé un. L'essentiel de ces sommes, 2 174 580 livres, soit 72,9 % du total, revient à des armements dunkerquois. Deux de ceux-ci s'y taillent la part du lion : Guillaume Aget, qui reçoit plus de 40 % de toutes les rançons enregistrées à Morlaix, et le groupe Torris, qui en obtient 37 %³⁶. De très nombreux actes de libération d'otages des rançons confirment à la fois leur détention dans la région de Morlaix et le rôle de l'amirauté dans l'enregistrement des règlements. Rançonnés et conduits à Morlaix en septembre 1780, un capitaine et ses deux marins y croupissent plusieurs années. Leur armateur, Meatcaff, insolvable, ne peut payer. L'armateur dunkerquois Louis Roy préfère également transiger sur la proposition d'un Britannique à 1 520 livres – produit du navire et de son chargement – au lieu de 4 000 livres de rançon, car l'entretien des prisonniers occasionne des frais au bout de trois ans, et parce que la crainte de tout perdre est la plus forte³⁷.

L'amirauté doit alors procéder aux liquidations : la « générale », qui clôt les comptes de la société corsaire et permet d'établir bénéfice et dettes, comme la « particulière », qui consiste en la vente de la prise et de ses marchandises. « Suite & diligence » du correspondant morlaisien, l'instruction commence dans les vingt-quatre heures qui suivent le retour en France. L'amirauté prononce alors la bonne prise ou sa nullité en premier degré et expédie son jugement au Conseil des prises. L'armateur fait établir une affiche ou un prospectus, visé par le procureur du roi et le lieutenant général. Elle est imprimée pour les prises d'importance, généralement chez Pierre Guyon, imprimeur du Roi et de la ville depuis 1767. Elle décrit le navire très précisément, l'ensemble de ses ustensiles et sa cargaison. L'enchère de la prise est conduite par l'amirauté qui calcule au passage les droits selon le *Tarif* de 1770. Le banquier Beaumont est le receveur des droits de l'amiral à Morlaix. Il reste à répartir les parts entre l'équipage (1/3) et les intéressés (2/3), à régler les sommes dues aux Invalides de la Marine et, enfin, à faire imprimer sous le sein de l'amirauté le résultat de la liquidation.

Certaines marchandises périssables sont vendues par anticipation, ce qui avantage objectivement les négociants locaux. Morlaix est ainsi une porte d'entrée pour des marchandises réglementées. Les cargaisons de tabac constituent un butin de choix, d'autant que Morlaix participe à cette industrie.

³⁶ Olivier Corre, *La Guerre de course durant la guerre d'Indépendance des États-Unis d'Amérique*, op. cit., p. 219 sq.

³⁷ ADF, B 4200, fol. 120 r^o et fragment.

Le 22 juin 1780, plusieurs correspondants réclament le tabac de la *Jannie*. Lors de l'adjudication, ils affrontent Duplessix-Pégasse, receveur général du tabac à la manufacture et receveur des fermiers généraux, qui, ne pouvant les obtenir en enchérissant, déclare après l'audience en retirer certains lots au nom du fermier³⁸. Une lettre de Necker du 10 juillet 1780 donne un droit de préférence sur le tabac des prises conduites à Brest et à Morlaix à la Ferme générale des tabacs. Ceci est encore renforcé par un arrêt du Conseil d'État du 15 octobre 1781 qui fixe le délai au cours duquel cette dernière peut exercer son droit de préférence³⁹. De même, le 11 janvier 1782, une lettre du ministre de la Marine prescrit d'envoyer à la monnaie l'argenterie trouvée sur le vaisseau *Britannia*⁴⁰. Ceci est également renouvelé par un arrêt du Conseil d'État qui rappelle, le 5 juillet 1782, l'ordre de porter aux hôtels des monnaies les matières d'or et d'argent trouvées à bord des prises⁴¹. La vente des cargaisons recèle parfois des objets d'exception. En 1781, le luxueux mobilier du *Héros* de Londres, capturé par l'*Épervier* de Morlaix, est mis à l'encan. Le marquis de la Maisonfort achète ainsi un carrosse « fabrique de Londres⁴² ».

Avec l'essor de la bourse corsaire morlaisienne, les sommes en jeu deviennent telles que plusieurs armements extérieurs cessent de déléguer à des correspondants locaux pour dépêcher leurs représentants. *Torris & Wante* révoque les pleins pouvoirs et « l'effet de la consignation accordée des corsaires dudit Sieur Torris aux Sieurs Jean Diot & Co[mpagnie]⁴³ ». Ils le remplacent par une nouvelle société *ad hoc* « à compter du dix huit [octobre 1781], par les sieurs Joseph Torris et Audren de Keryven⁴⁴ » – le premier est un fils de l'armateur dunkerquois et le second est donné comme négociant morlaisien. Ils reprennent également la correspondance pour *Barbe et Robinson, Helley, Louis Roy* de Dunkerque, et *Nortier et fils* de Flessingue. Un Dubois vient encore représenter sur place l'important armement malouin.

Les circuits économiques

Il est difficile d'établir le nombre des ventes dans le siège et leur montant : les sources semblent absentes avant 1780. Le total des liquidations particulières et compte des frais de justice des ventes à Morlaix pour la seconde partie de la guerre (1781-1784) dans plusieurs registres différents permet d'offrir un ordre de grandeur : on peut estimer les ventes à un minimum de 94. Le produit en est

38 ADF, B 4198, fol. 140 r°.

39 ADF, B 4183, 27 février 1782.

40 *Ibid.*, 11 janvier 1782.

41 *Ibid.*, 5 septembre 1782.

42 ADF, B 4216.

43 ADF, B 4184, fol. 35 v°.

44 *Ibid.*, fol. 40 v°.

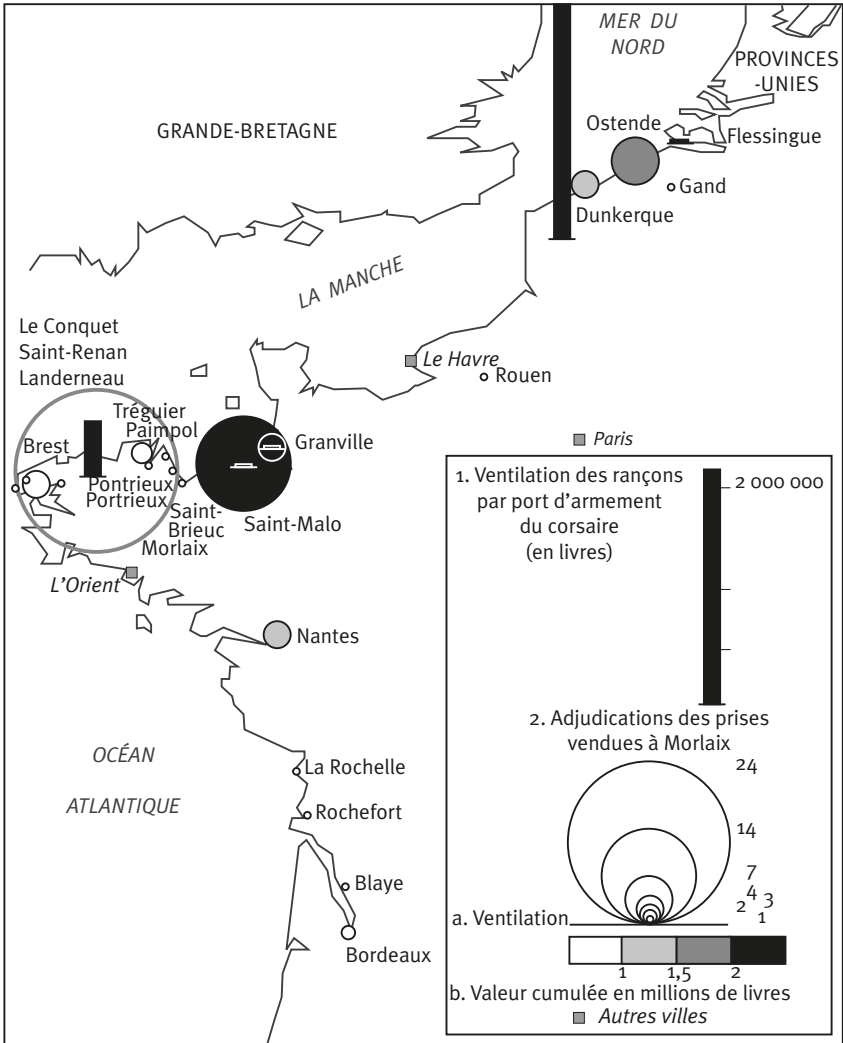
au moins de 2 408 079 livres net des frais de vente pour 67 unités⁴⁵. Il convient d'ajouter à ce total 270 935 livres, valeur brute, pour d'autres ventes. Ce chiffre est incomplet. Il faut encore remarquer les forts écarts entre les différentes sources pour la valeur d'une même prise. Les fonds retournent vers les ports d'armement des corsaires preneurs et ne demeurent pas localement.

Les circuits économiques de la bourse corsaire morlaisienne peuvent être reconstitués en partie à travers une autre source : les attestations de propriété des navires vendus⁴⁶. D'avril 1781 à mai 1785, 77 ventes judiciaires sont enregistrées. Pour 65 produits connus, elles représentent un total de 838 730 livres, très inférieur à la précédente estimation. Le marché local de quelques dizaines de négociants est évidemment trop étroit. Les avis de liquidation imprimés sont donc adressés aux négociants des autres ports par leurs correspondants, tandis que des affiches sont placardées. Les prises sont généralement acquises hors place.

Néanmoins, les négociants morlaisiens acquièrent 24 prises pour 189 575 livres, premier rang par le nombre d'acquisitions, mais second par la valeur, ce qui implique qu'ils ont acheté des navires de moindre importance, sans doute pour combler les pertes dans la flotte locale. Nombre d'armateurs en course sont cités : David, Jasme, Dessaux, Passart, Diot... Agissent-ils pour leur compte ou comme prête-noms ? Les Malouins, aux moyens considérables, dépensent 236 000 livres pour 14 unités ; les armements *Dupuy-Fromy et Jallobert fils* sont les plus cités. L'apparition au troisième rang d'Ostende, dont le négoce acquiert de grosses prises, évoque le passage d'une partie du commerce sous le pavillon neutre des Pays-Bas autrichiens. Nantes et Brest sont les deux autres grands ports bretons représentés. L'attractivité de la bourse corsaire morlaisienne s'étend jusqu'à Nantes, la plus proche place financière atlantique. Ses négociants, dont les Américains Watson et Cossoul, ou Jean-Frédéric Meïner, n'y acquièrent que quatre unités, mais fort onéreuses puisque pour la somme de 103 075 livres. Quant aux Brestois, ils réalisent trois achats modestes, dont un conjointement avec des Rouennais. Dunkerque occupe une place en retrait, par rapport à son activité en course, avec seulement trois achats pour 135 500 livres, mais les plus chers. Deux autres régions littorales sont intéressées par les ventes morlaisiennes. D'abord, le ressort de son amirauté, avec Paimpol et Tréguier, et les ports voisins de Portrieux et Saint-Brieuc. Ensuite, les ports sur l'Atlantique : Bordeaux, Blaye, Rochefort et La Rochelle. On peut supposer que les négociants morlaisiens perçoivent des commissions (environ 2%) lors de ces différentes procédures.

45 ADF, B 4257-4261.

46 ADF, B 4184.



Carte 2. La course à Morlaix durant la guerre d'Indépendance
(Les transferts financiers)

À l'exception des commissions, frais de justice et droits retenus sur place, l'essentiel du montant des ventes et rançons retourne aux ports corsaires d'origine. Ceux-ci les distribuent ensuite aux actionnaires des différents navires lors des liquidations générales, sans qu'il soit aisé de retrouver les intéressés des différentes sociétés en course, qui ne résident pas tous sur les littoraux. Au-delà de cette dimension nationale, et donc macroéconomique, quel bilan retirer à l'échelle microéconomique morlaisienne ?

QUELLES CONSÉQUENCES SOCIO-ÉCONOMIQUES POUR MORLAIX ?

Les conséquences de l'activité corsaire peuvent être approchées par quelques biais : l'activité globale du port, les évolutions du groupe des négociants-armateurs intéressés en course et, avant tout, le bilan naval et financier des armements corsaires locaux.

Les résultats de la course morlaisienne

Les calculs faits le 28 août 1782 – qui portent donc sur l'essentiel de la guerre – estiment le montant des 36 prises faites par la flotte locale à 613 170 livres 13 sols et 10 deniers⁴⁷. L'une des difficultés pour établir les résultats de la course dans un siège d'amirauté tient au fait qu'une partie des prises peuvent avoir gagné la France par d'autres ports, certains relevant même d'une autre juridiction. Sur cette période, 18 prises sont entrées en France par le port de Morlaix, trois par celui de Perros, une par Lannion qui relèvent de ce siège, et une par Roscoff. Six sont entrées par Brest, deux par la nouvelle amirauté de Lorient, deux par Saint-Malo, une par Cherbourg et une par Dieppe. De plus, trois navires britanniques ou reprises s'échouent, et deux sont rendus.

Les résultats des huit corsaires morlaisiens ne paraissent guère à la hauteur des espérances : 45 prises ou rançons. La moitié des unités est prise par l'ennemi. La moitié des corsaires ne fait rien, ou seulement une ou deux prises. Le *Vainqueur* réalise 15 rançons pour 1 610 guinées, dont l'une en commun avec le corsaire l'*Escamoteur* pour 150 guinées. De ses sept prises, deux sont faites en association : une avec l'*Aventurier* de Brest et trois avec l'*Escamoteur* de Dunkerque, dont deux ne trouvent pas acquéreur. Une prise reste également invendue à Saint-Malo pour le *Hussard*. Par ailleurs, les sources sont contradictoires. Ainsi, deux des prises du *Canadien*, le *Constant Friend* et la *Maria Dom Graven*, conduites à Brest et vendues à Landerneau le 12 juin 1781, respectivement aux Brestois dame Bertrand de Keranguen et Tremblay, sont données pour une valeur de 3 000 et 4 350 livres, alors qu'elles sont portées ailleurs pour un produit brut de 3 780 livres et 6 212 livres. Si le *Comte de Guichen* est crédité de 12 rançons pour 14 100 guinées, les otages ayant été repris en mer, elles ne furent probablement jamais honorées et étaient en tout cas contestées par les Anglais. En effet, les prisonniers ramenés en France étaient la seule contrainte obligeant l'armateur à régler les billets signés par son capitaine au profit du preneur.

47 Archives nationales (désormais AN), Marine, F/2/80.

Tableau 3. Bilan naval des corsaires morlaisiens⁴⁸

Navire corsaire	Prises	Reprises	Rançons	Autres	Total	Sort du corsaire
<i>Magdelon-Henriette (la)</i>	1	1			2	Prise le 7 janvier 1779
<i>Duchesse de Chartres (la)</i>	1				1	Prise le 25 septembre 1779
<i>Épervier (l')</i>	8		1	1 échoué	10	Pris le 7 janvier 1781
<i>Canadien (le)</i>	4				4	
<i>Comte de Guichen (le)</i>			(12)		0	Pris le 4 mai 1781
<i>Hussard (le) / Houzard (le)</i>	2				2	
<i>Marquis de Castries (le)</i>					0	
<i>Vainqueur (le)</i>	7	2	15	2	26	Vendu le 12 octobre 1782
Total	23	3	16	3	45	

176

Quel est le rapport économique de la course par armement morlaisien ? Il est difficile à établir, seules deux liquidations générales nous étant parvenues. Pour l'*Épervier*, le produit des prises est de 145 379 livres et celui des rançons de 18 808 livres, ce qui donne le 1/3 de l'équipage à 65 426 livres et les 2/3 des intéressés à 130 853 livres. Cette liquidation générale offre un bilan positif, chacune de ses 26 actions de 1 000 livres étant remboursée 3 205 livres 9 sols et 1 denier. Celle, non définitive, du *Vainqueur* présente un produit brut de 91 254 livres 5 sols et 2 deniers et une recette nette de 59 284 livres 14 sols et 9 deniers, mais la dépense deux fois plus forte que prévue – 68 823 livres 6 sols et 7 deniers – génère un déficit de 9 535 livres 11 sols et 10 deniers. Sa première course a lieu du 5 février au 7 juillet 1782. Il est ensuite réarmé, fait une seconde course, puis est vendu. Si l'équipage se partage 14 049 livres, les intéressés doivent eux déboursier 298 livres et 7 deniers pour chaque action⁴⁹. Pour les autres corsaires, le produit brut des prises de la *Magdelon-Henriette* est de 22 660 livres, celui du *Hussard* de 34 810 livres. Pour trois prises, le *Canadien* rapporte un produit brut de 43 583 livres. La répartition de ces trois liquidation ne nous est pas connue⁵⁰. Enfin, les rançons du *Comte de Guichen* s'élevaient à 14 100 guinées (543 862 livres⁵¹), mais sa capture entraîna vraisemblablement un bilan déficitaire.

Avec seulement une dizaine d'armements en course, la question, sous-jacente, du bilan social pour le port est encore plus difficile à approcher. Le rôle de port et de bourse corsaire nationale étant seulement ponctuel, car n'intervenant que durant les années de guerre, les armements locaux peuvent-ils marquer plus durablement la société urbaine ou le port ?

⁴⁸ *Ibid.* Voir aussi Olivier Corre, *La Guerre de course durant la guerre d'Indépendance des États-Unis d'Amérique*, op. cit.

⁴⁹ ADF, B 4258, 1^{er} juin 1784.

⁵⁰ AN, Marine, F/2/80, ADF, B 4257 ; Olivier Corre, *La Guerre de course durant la guerre d'Indépendance des États-Unis d'Amérique*, op. cit.

⁵¹ Ces rançons, contestées, ne furent probablement pas payées.

Quelques éléments, notamment un examen des registres de la capitation, nous conduisent à penser à un certain enrichissement dans le milieu des armateurs locaux, sans que la part de la course dans celui-ci puisse être établie. Plusieurs intéressés dans la course sont capités en 1788, alors qu'ils ne l'étaient pas en 1775 : Le Beau, Barrère fils. Des nouveaux venus, plus entreprenants et comme d'habitude étrangers à la ville, s'intègrent à cette occasion au milieu étroit de l'élite marchande. Ils inscrivent leur promotion dans le consulat. Ainsi, Jean-Baptiste Le Beau (1744-1806), un Morlaisien, grimpe ces échelons : second consul en 1778, premier consul en 1780, « prier » (président) en 1783. Il joue un rôle politique sous la Révolution⁵². Simon Couhitte est consul de commerce en 1780, prier en 1784. Le Dunkerquois Jean Diot (1754-1836), l'infatigable commissionnaire, apparaît ici encore comme un cas particulier. Son activité lui permet de devenir second consul de commerce dès la fin de la guerre (1784), premier consul deux ans plus tard et prier en 1789. Élu par ses pairs de la communauté de ville, il porte les cahiers de doléances à Rennes en décembre 1788 et participe aux États de Bretagne, avant d'être maire de Morlaix (1791-1792, puis 1795). Mathurin Cornic (1730-1808), le plus engagé dans les opérations de course, ne peut être maire statutairement car il est trésorier des Invalides de la Marine ; il était second consul en 1768 et prier dès 1775, appartenant à la précédente génération. Un Bayonnais de naissance, Michel Béhic, accède lui à la mairie en 1788 et l'occupe jusqu'en 1790.

Des sorts moins favorables sont évidemment réservés aux armements déficitaires. Le cas le plus grave est celui de Jean-François Torris, un Dunkerquois, représenté à Morlaix par un fils et par Keryven. Il est poursuivi par ses intéressés et un équipage, et mis en liquidation en 1782. Une partie de ses armements étant sous pavillon du Congrès, il tente d'échapper aux juridictions royales, veut un juge étranger, mais le Congrès lui a retiré ses lettres de marque. Il s'agit essentiellement d'affaires dunkerquoises, même s'il doit, entre autres, 2 845 livres à un négociant de Morlaix pour la pension de trois otages. Le 14 janvier 1784, Jean Diot est poursuivi par Joseph Torris et Audren de Keryven devant la juridiction morlaisienne⁵³. Morlaix est surtout agitée par l'affaire Passart, celle de l'armateur du *Vainqueur*, qui est demandeur le 23 août 1783 et défendeur en requête et assignation du 14 et 20 août⁵⁴. Cette liquidation générale présente un bilan déficitaire. Guillaume Passart est poursuivi par son premier lieutenant, le Génois Simon Mille, pour toucher ses

⁵² Bruno Baron, *Morlaix sous la Révolution*, Morlaix, Éditions du Dossen, 1988.

⁵³ ADF, B 4252, fol. 4.

⁵⁴ *Ibid.*, fol. 2.

huit parts de prises, le 2 mai 1783. Le 1^{er} avril 1784, le commissaire Boucault témoigne⁵⁵. La même année, Passart est poursuivi par l'ancien second du *Comte de Guichen*, Raymond Blondel qui, pour toucher ses parts de prises, demande le séquestre des sommes⁵⁶. Le 28 juin 1784, Blondel se fait représenter par Jean-Baptiste Froideveaux du Bois, ancien directeur des hôpitaux de Brest. Il ne peut rien avoir et charge M^e Brigant, son procureur, de traduire l'armateur en justice. Celui-ci se comporte comme un patron malhonnête. Les magistrats morlaisiens n'ont pas pitié de lui, d'autant qu'il n'a pas réglé la caisse des Invalides de la Marine. En mars 1785, il est incarcéré en prison préventive pour dix-huit mois pour non règlement de soldes et de parts de prise à l'équipage de son corsaire. En fait, il n'avait pas voulu passer devant le commissaire et avait tenté de trouver des arrangements « par accomptes » avec son équipage ; il s'était donc mis en infraction. Il demande l'autorisation de se rendre dans la région de Nantes d'où il est originaire pour y régler des affaires successorales. Cela lui est refusé, au prétexte que les biens qu'il offre en caution sont peut-être hypothéqués. En octobre 1785, J. Le Bras, notaire royal, cautionne Guillaume Passart, qui était détenu dans la prison de Morlaix, à raison de ce qu'il devait à l'équipage de son corsaire, à la caisse des Invalides de la Marine, etc⁵⁷. En 1786, Passart se présente à nouveau devant le tribunal. En 1789, Simon Mille poursuit toujours Passart en reddition de compte pour réclamer une provision sur les huit parts de prise. À la fin de la guerre, un négociant de Morlaix, Jasme, doit 33 000 livres à Niencke pour le *Prince Emmanuel de Salm-Salm*, plaçant son homologue brestois dans l'obligation de solliciter une surséance.

Un entraînement de court terme pour l'économie locale

Morlaix connaît-elle un regain d'activités grâce à la course ? Il est certain qu'elle dispose des infrastructures industrielles pour réutiliser les marchandises saisies, conformément aux ordonnances royales. Ainsi, la Manufacture royale des tabacs peut-elle réutiliser les quantités de tabac conduites au port, complétant là son approvisionnement en feuilles et alimentant l'activité ouvrière. La Tour d'argent, l'hôtel de la monnaie, peut également utiliser les métaux précieux.

L'activité du port pourrait-elle être relancée par la course ? La communauté tente de mettre à niveau ses infrastructures. En 1779, on commence le chemin de halage du quai de Tréguier. Quatre cales sont réparées en 1784, et le port est curé en 1785⁵⁸. Cette même année pourtant, des raisons multiples et complexes amènent à constater la ruine du commerce morlaisien dont le déclin

55 *Ibid.*, fol. 5 v^o.

56 *Ibid.*, fol. 7 et 8.

57 ADF, B 4186.

58 Joachim Darsel, *Le Port de Morlaix et la guerre de course*, op. cit., p. 18-19.

avait commencé au début du siècle. Certes, 425 navires reçoivent encore un passeport à la sortie du port. Ceci traduit effectivement une augmentation par rapport à la paix – 309 navires en 1776 jaugeant 11 889 tonneaux de charge – ou aux basses eaux de la guerre – 284 navires pour 4 769 tonneaux⁵⁹. Mais cette renaissance est un feu de paille. Les correspondances témoignent alors de la chute du commerce et des entreprises coloniales et négrières de Morlaix. De moindre envergure désormais, elles échouent pourtant toutes les années suivantes. Le 24 juillet 1785, une lettre de Beaupréau, intendant de la Marine à Brest, fait part à l'assemblée des plaintes des habitants de Tabago, qui se disent abandonnés par le commerce français. Les négociants morlaisiens répondent que la mine du port, l'envasement du chenal et l'insuffisance des productions locales les empêchent d'entreprendre le commerce au long cours⁶⁰.

En dépit d'évidentes limites, qui tiennent principalement aux lacunes des sources, la participation de Morlaix à la course durant la guerre d'Amérique illustre une petite amirauté que sa situation et son éloignement relatif du port et arsenal de Brest amènent à jouer un rôle appréciable. Son port et sa baie sont des lieux majeurs de relâche de corsaires alliés et une porte d'entrée en France pour leurs prises, certificats de rançons et otages. Ce regain d'activité, évident à travers les ventes de prises et de marchandises consignées dans les archives de son amirauté, bénéficie à une petite partie de l'élite négociante locale engagée dans des fonctions de commissionnaires d'armateurs extérieurs. L'argent des rançons comme celui des ventes quitte bien vite la place pour alimenter les ports corsaires d'origine. Pour Morlaix, le bilan économique et social est plus mitigé : à l'exception notable des Cornic, les armateurs locaux n'ont pas les moyens de s'engager réellement dans la course – par manque d'esprit d'entreprise ou par faiblesse financière. Seuls quelques-uns, parfois fraîchement arrivés, tentent l'aventure avec au total une dizaine d'unités, le plus souvent légères. Ici encore, le résultat est discutable et oscille souvent entre pertes et procès interminables. Au moins, cette activité confirma l'agrégation de plusieurs nouveaux venus au négoce local et leur assura des places au consulat de commerce, puis à la mairie, les années suivantes. En revanche, l'activité corsaire ne put endiguer durablement le déclin du commerce maritime morlaisien qui se confirma dans la décennie suivante.

59 Jean-Christophe Moreau, *Quelques aspects du port de Morlaix et de son trafic à la veille de la Révolution*, mémoire de maîtrise, Université de Paris 1 Panthéon-Sorbonne, 1980-1981, p. 53.

60 ADF, B 4592 bis.

DEUX MODÈLES ÉCONOMIQUES DE LA COURSE FRANÇAISE
DANS L'ESPAGNE OCCUPÉE : ALMERÍA ET MÁLAGA
(1810-1812)

Jean-Marc Lafon
Docteur en histoire, ingénieur d'études à l'ANR-ICEM

En octobre 1810, Soult, général en chef de l'armée du Midi et vice-roi de fait d'Andalousie, vanta les excellents résultats obtenus par les corsaires français à Málaga, et il demanda l'envoi de 400 marins dans cette ville, ainsi qu'à Almería, pour soutenir leurs efforts¹. De fait, ces deux ports, éloignés d'environ 180 km, furent les seuls de l'Andalousie méditerranéenne à pratiquer la course ; ils totalisèrent 111 prises durant l'occupation. Un an plus tard, le ton semblait différent : « Je sais qu'il existe de très grands abus au sujet des armements en course, et j'en ai reconnu de très graves pendant mon séjour à Málaga [août/ septembre 1811]² ». Le duc de Dalmatie feignait ainsi de découvrir les réalités d'une activité dès l'origine illégale, sinon proche de la piraterie³. Et, pour un observateur autochtone lucide, le médecin patriote et libéral José Mendoza y Rico, les mesures alors prises par Soult – y compris le renouvellement complet des chefs impériaux – ne firent que renforcer l'emprise de l'occupant sur l'économie de Málaga⁴.

Ce travail prolonge et complète une étude antérieure⁵, en envisageant désormais les conséquences de la guerre de course napoléonienne sur l'économie littorale andalouse : recrutement, financement, retombées potentielles, voire insertion. J'y ai ajouté l'analyse de la situation à Málaga, beaucoup plus significative dans cette optique, même si l'opposition entre les deux ports n'est pas totale.

- 1 Archives nationales de Paris (désormais AN), 402 AP 44, rapport à Berthier du 5 octobre 1810.
- 2 Service historique de la Défense, département Marine de Vincennes (désormais SHD-DMV), FF³ 33, lettre au vice-consul d'Andalousie Canclaux du 21 octobre 1811.
- 3 Voir Ulane Bonnel, *La France, les États-Unis et la guerre de course (1797-1815)*, Paris, Nouvelles Éditions latines, 1961, p. 281-282 et 306.
- 4 José Mendoza y Rico, *Historia de Málaga durante la Revolución Santa que agita a España desde Marzo de 1808*, édition, introduction et notes de Manuel Olmedo Checa, Málaga, Real Academia de Bellas Artes de San Telmo y Academia Malagueña de Ciencias, 2003, p. 192-194.
- 5 Jean-Marc Lafon, « Entre fortune de mer et hasards terrestres : la course française à Almería (1810-1812) », dans Gilbert Buti (dir.), *Corsaires et forbans en Méditerranée (XIV^e-XXI^e siècle)*, Paris, Riveneuve, 2009, p. 227-245.

Il utilise le même panel de sources, quoiqu'élargi en intégrant les archives privées de Soutl, dont l'intérêt pour la course remontait à plusieurs investissements effectués au camp de Boulogne et maintenus jusqu'à la fin de l'Empire⁶. Suivent logiquement les fonds spécifiques du Service historique de la Défense (Vincennes) et les « nouvelles de mer » de la correspondance consulaire de Málaga⁷, puisque celle d'Almería n'a pas été conservée pour la période. Côté espagnol, outre le très riche journal de Mendoza y Rico déjà cité, j'ai notamment mis à profit la section *Corso y Presas* de l'*Archivo General de Marina Álvaro de Bazán*. Pour autant, il s'agit encore d'un travail en cours d'élaboration, où de nombreuses questions demeurent ouvertes, et qui nécessiterait le dépouillement complémentaire des archives provinciales et locales de Málaga ; je me suis efforcé de pallier cette lacune en recourant à plusieurs études monographiques récentes.

182

J'aborderai d'abord les « escadres » corsaires respectivement basées à Málaga et Almería entre 1810 et 1812. Quoique leur reconstitution soit complexe, très dépendante d'une documentation lacunaire, souvent elliptique et parfois contradictoire, elle permet de dégager deux modèles suffisamment distincts d'économie corsaire littorale. Almería se situerait davantage dans la tradition de la période prérévolutionnaire, tandis que Málaga constituerait une « oasis capitaliste ». Pourtant, elles partageaient le même contexte d'occupation et leurs corsaires durent donc élaborer des réponses similaires, sinon identiques. Enfin, un lexique précisera la nature des divers bâtiments mentionnés dans le texte (annexe 1).

DEUX FLOTTILLES CORSAIRES DIFFÉRENCIÉES ?

Face à l'écrasante suprématie maritime anglaise comme à la conjoncture insurrectionnelle, chaque port occupé en Espagne se devait de posséder une flottille plus ou moins nombreuse, mais surtout polyvalente. Outre la course proprement dite, ses missions englobaient l'appui tactique pour l'armée du Midi, la défense côtière, la traque de la contrebande, le transport de vivres ou de minerais stratégiques – en l'occurrence, le plomb de la Sierra de Gador, entreposé à Almería – voire l'évacuation de blessés.

6 Nicole Gotteri, *Le Maréchal Soutl*, Nice, Bernard Giovanangeli, 2000, p. 170-171.

7 Archives du ministère français des Affaires étrangères (désormais AMAE), Correspondance consulaire et commerciale (désormais CCC), Málaga, 17. Elle est interrompue entre mars 1808 et novembre 1810, moment du rétablissement du consulat, confié à Augustin Proharam, ancien secrétaire chargé de la comptabilité du consulat d'Andalousie.

Les corsaires armés à Málaga

Le **tableau 1** synthétise les données éparses dans plusieurs dossiers de Vincennes⁸, y compris quelques variantes ; il n'intègre pas 4 bâtiments délocalisés à Almería (cf. **tableau 2**). Compte tenu de fréquentes homonymies et de possibles changements de noms, comme de la gestion pour le moins minimaliste d'Auguste Perceville, commissaire des guerres faisant office de consul, entre mars et novembre 1810, environ 19 corsaires furent donc armés à Málaga. Si elle s'avère fort dommageable pour le chercheur, l'absence de lettre de marque pour la plupart n'est pas forcément significative. Le consulat de Málaga en reçut 20 – toutes limitées à six mois –, à quatre reprises : le 22 août (1316-1319) et le 31 octobre 1811 (1348-1359, sauf la n° 1354 destinée à un corsaire de Sanlucar de Barrameda), le 13 février (1410-1417) et le 25 mai 1812 (1472, probablement non utilisée)⁹. Il semble donc évident que les premières croisières se firent en toute illégalité : les navires étaient alors qualifiés de « gardes-côtes ».

Tableau 1. Corsaires armés à Málaga

Nom/Type	Date armement	Armateur / n° de la lettre de marque	Capitaine(s)	Équipage	Tonnage	Armement
<i>Méditerranée/ Sébastiani</i> (chebec)	mars 1810	Sébastien puis S. Seriolio et J. Azareto, enfin Seriolio seul. N° 1316	Serafin Seriolio, Joseph Azereto	100	100	2 x 10 10 x 8
<i>Invincible</i> (mistic)		Jean Dienne N° 1317	Jacques Ardisson	50 (ou 36 ?)	30 (ou 20,2 ?)	2 x 8 2 x 4
<i>Almonacid</i> (chebec)		Sébastien puis S. Seriolio N° 1318	Michel Olivier, Nicolas Gallegas, J.-B. Gallegas	60 (ou 47 ?)	50 (ou 24 ?)	2 x 12 4 x 8 (ou 2 x 12, 2 x 8 et 3 caronades)
<i>Formidable</i> (felouque)		Serafin Seriolio N° 1319	Michel Primavalle	45 (ou 37 ?)	30 (ou 90 ?)	2 x 8
<i>Tigre</i> (pareille)		Serafin Seriolio	Blanc, François Jullien, Bernard Lagomarsin	-	-	-
<i>Phuton</i> (felouque)		Jean Picasso, puis Joseph Demonteaud, puis J.-B. Leclerc	Jean Dienne, Castellini, Gautier, Manuel Gomez, Louis Larose	-	-	-
<i>Napoléon</i> (pareille)		Jean Picasso	Joseph Getto, Jacques Ardisson	-	-	-
<i>Téméraire</i>		J.-B. Leclerc	Barthélemy Vincent	-	-	-
<i>Sin Igual</i>		J.-B. Leclerc	Jean Elias	-	-	-
<i>Aigle</i>		Joseph Demonteaud	?	-	-	-

8 SHD-DMV, FF² 127, FF² 222, FF² 233, FF³ 43 et 43 bis.

9 SHD-DMV, FF² 127, registre d'enregistrement des lettres de marque (1803-1814), fol. 73, 74-75, 78 et 80.

Nom/Type	Date armement	Armateur / n° de la lettre de marque	Capitaine(s)	Équipage	Tonnage	Armement
<i>Dragon</i>		Bernard Fontan	B. Lagomarsin	-	-	-
<i>Almonacid</i> (pareille)		Jean Dienne N° 745 ¹⁰	Louis Martel			6 pièces (12 et 8)
<i>Biribi</i>		Jean Dienne	Dominique Orsesse, Diego Sacalugna	-	-	-
<i>Fort Gibraltar</i>		Jean Dienne	Manuel Gomez	-	-	-
<i>Intrépide</i> (polacre)	27/01 1812	J. Bavastro N° 1038	?	-	158	2 x 12 2 x 8 1 obusier de 6
<i>Intrépide IV</i> (pareille)	22/06 1812	J. Bavastro	Blaise Dumay, Colomb ¹¹	-	-	1 x 3

Les corsaires basés à Almería

Le **tableau 2** s'avère davantage satisfaisant, car il est construit à partir de sources sérielles donc moins lacunaires : les états trimestriels ou biannuels de corsaires armés dans les ports des 6^e et 7^e arrondissements maritimes¹². Trois catégories à la fois géographiques et qualitatives apparaissent immédiatement.

Tableau 2. Corsaires basés à Almería

Nom/type	Port et date d'armement	Armateur / n° de la lettre de marque	Capitaine(s)	Équipage	Tonnage	Armement
Corsaires basés à Almería						
<i>Félix</i>	Almería (juin 1810)	Gén. Sébastiani -	Antonio Bienvenido			
<i>Général Belair</i> (felouque)	Almería (juin 1810)	Gén. Sébastiani -	Lazare Nicolini	17 h	30 tx	1 x 6 1 x 4 2 x 3
<i>Intrépide</i> (chebec)	Almería (10/03/1812)	Joseph Bavastro	J.-B. Figaro			
Corsaires venus du Grand Empire						
<i>Coureur</i>	Marseille (09/09/1811)	François Adrian N° 1314	André Boyer	68 h	-	1 x 12 5 tromblons
<i>Martinet</i> ¹³	Marseille (28/10/1811)	Ange Raibaud N° 1331	?			
<i>Pélican</i>	Gènes (juin 1810)	Jacques Laviosa N° 1236	Joseph Dodero	78 h	70 tx	4 x 9 2 x 6

¹⁰ AMAE, CCC, Málaga, 17, rapport de Proharam du 29 janvier 1811. La lettre de marque fait partie d'une série envoyée à Soutl (alors en Galice) le 27 février 1809 (SHD-DMV, FF² 127, fol. 41).

¹¹ Vraisemblablement François Colomb (ou Coulomb), capitaine du *Prince Jérôme II*, armé à Barcelone par Joseph Pollan et la maison Huguet i Dupré (voir Enric Olivé Serret, « Pirates i comerciants. Les relacions d'un corsari francès amb comerciants catalans [1807-1811] », dans *Les Espagnols et Napoléon*, Aix-en-Provence, Presses universitaires de Provence, 1984, p. 421-437, *loc. cit.* p. 424). Il suivit probablement Bavastro en Andalousie.

¹² SHD-DMV, FF² 13 et 14, FF² 37 A (incluant les prises faites à l'étranger et non liquidées à la paix).

¹³ SHD-DMV, FF² 37 A, État des corsaires armés dans l'arrondissement de Toulon pendant la dernière guerre, et des prises qu'ils ont faites sur l'ennemi, dont les prises ne sont pas encore définitivement liquidées.

Nom/type	Port et date d'armement	Armateur / n° de la lettre de marque	Capitaine(s)	Équipage	Tonnage	Armement
<i>Franklin</i> (mistic) F	Gênes (juillet 1811)	Barthélemy Laviosa N° 1199	Louis Lotero	60 h	64 tx	4 x 8 et 6
<i>Tigre</i> (chebec)	Gênes (juillet 1810)	Antoine Demozo N° 966	Joseph Montano	70 h	74 tx	1 x 12 4 x 9 2 x 6 2 caronades
<i>Trois Frères</i> (chebec)	Gênes (juin 1810)	Louis Antoine Alinonde N° 939	Manuel Damalli	80 h	102 tx	7 canons 1 caronade
<i>Anastasia</i> (balancelle)	Porto-Ferrajo (île d'Elbe, avril 1810)	Vincent Sisco N° 825	Jean Morgana	36 h	18 tx	1 x 8 2 x 3 2 pierriers
Corsaires venus de Málaga						
<i>Intrépide</i>	Málaga 05/06/1811	Jean Picasso	Jacques Ardisson, Joseph Azereto, Martin Pasalagna			
<i>Intrépide III</i> (felouque)	Málaga	Joseph Bavastro N° 1039	Dominique Mocera			2 x 8 1 x 6 ¹⁴
<i>Tamerlan</i>	Málaga	J.-B. Leclerc	Antoine Cors			
<i>Diablotin</i>	Málaga	J.-B Leclerc	Francisco Gallego			

Deux modèles différenciés semblent dès lors émerger. Málaga était une « pépinière de corsaires » fondée sur un effet d'entraînement, tradition établie depuis au moins 1796, quand l'Espagne constituait une base avancée pour la course française, pourtant davantage stratégique et logistique que commerciale¹⁵. Or, ce port était alors devenu « un des principaux centres de revente des bâtiments victimes de la course en Méditerranée », avec 340 prises adjudgées entre l'an IV et l'an VIII¹⁶. Reste que l'épidémie de fièvre jaune de 1803-1804, en faisant disparaître 11 000 personnes – près d'un tiers des habitants – avait durement affecté ce dynamisme.

Pour sa part, Almería profitait toujours d'une rente de situation similaire. Plusieurs corsaires célèbres firent donc leurs premières armes, puis leurs débuts dans le métier dans ces parages, à l'instar de Bavastro en 1790 et 1803-1805¹⁷. S'y ajoutait la proximité des montagnes du littoral – Sierra de Gador et Sierra Nevada –, qui arrêtaient les vents de terre et provoquait de longues bonaces propices aux captures. En revanche, le site, la base sociale et la situation isolée et très exposée d'Almería durant le conflit constituaient autant de désavantages majeurs pour y développer une activité corsaire¹⁸. Au mieux, Almería servit de base de repli face au resserrement du blocus britannique sur Málaga, où les alertes se multiplièrent à partir de la fin de 1811. Un coup presque fatal fut

14 Selon le compte d'armement inclus dans SHD-DMV, FF³ 43 bis, dossier Bavastro (n° 4).

15 Christian Hermann, « Guerre de course et alliés de la France (1792-1814). Gênes et l'Espagne », dans *Armes et alliances en Europe*, Nantes, Ouest Éditions, 1992, p. 67-109, *loc. cit.* p. 73.

16 Michel Zylberberg, *Une si douce domination. Les milieux d'affaires français et l'Espagne vers 1780-1808*, Paris, Comité pour l'histoire économique et financière de la France, 1993, p. 477.

17 Robert Ciarlet, *Joseph Bavastro, corsaire niçois et chevalier d'Empire*, Breil-sur-Roya, Cabri, 1996, p. 68, 124 et 159-160.

18 Jean-Marc Lafon, « Entre fortune de mer et hasards terrestres... », art. cit., p. 229-232.

asséné à la flottille organisée par Bavastro quand la *Royal Navy* y effectua un raid dans la nuit du 29 avril 1812 qui, quoique chèrement payé – 15 morts et 58 ou 53 blessés –, neutralisa les batteries protégeant le port et captura deux bâtiments français, la *Méditerranée* et le *Diablotin*, ainsi qu'une de leurs dernières prises¹⁹.

Logistique et économie de la course andalouse

Almería représente donc une tentative de délocalisation de la course, de la part d'armateurs de ports provençaux (pour 14,2 %) et italiens (pour 35,7 %) asphyxiés par le blocus britanniques. Par ailleurs, l'engagement de l'Espagne dans le camp ennemi et le regain consécutif de la *Carrera de Indias* laissaient espérer des opportunités de butin accrues, fondées sur le mirage des piastres coloniales. Le cas de Málaga sera dès lors privilégié, dans la mesure où la course y était « purement » locale. Elle comporte d'ailleurs des éléments spécifiques, souvent en contradiction flagrante avec l'arrêté du 2 Prairial An XI, « véritable charte de la course française dont les 124 articles demeurèrent en rigueur jusqu'à la fin de l'Empire²⁰ ».

186

Le personnel

Les capitaines constituaient un élément crucial, garant du succès de l'expédition. Âgés généralement d'une trentaine d'années, comptant quinze à vingt années de mer et dotés d'un caractère bien trempé²¹, ils devaient impérativement être citoyens français – ou sujets du Grand Empire²². Sur le panel de 30 capitaines apparaissant dans les **tableaux 1 et 2** – pour ses 1^{re} et 3^e sections –, au moins 5 (16,6 %) étaient incontestablement Espagnols. En outre, l'orthographe probablement phonétique de deux autres patronymes (Pasalagna et Sacalugna) pouvait « camoufler » des Espagnols ou des Catalans, l'habitude d'espagnoliser les prénoms dans les documents du temps ne facilitant guère l'identification. En tout cas, ils devaient être de fervents collaborateurs, puisque deux défections – le corsaire *Persan*, armé à Rota, en rade de Cadix en septembre 1810 et la felouque défensive *Nuestra Señora del Carmen* à Málaga,

19 Carlos Posac Mon, « Incursión británica contra la base corsaria de Málaga en la primavera de 1812 », *Jábega*, 64, 1989, p. 38-48 ; Christopher David Hall, *Wellington's Navy: Sea Power and the Peninsular War (1807-1814)*, London/Mechanisburg, Chatham Publishing/Stackpole, 2004, p. 127-128.

20 Florence Le Guellaff, *Armement en course et droit des prises maritimes (1792-1856)*, Nancy, Presses universitaires de Nancy, 1999, p. 33.

21 Patrick Crowhurst, « Experience, Skill and Luck: French Privateering Expeditions, 1792-1815 », dans David John Starkey (dir.), *Pirates and Privateers: New Perspectives on the War on Trade in the Eighteenth and Nineteenth Centuries*, Exeter, University of Exeter Press, 1997, p. 155-170, *loc. cit.* p. 156.

22 Florence Le Guellaff, « La composition des équipages des bâtiments armés en course sous la Révolution, le Consulat et l'Empire », Comité de documentation historique de la Marine, 1998, p. 187-212, *loc. cit.* p. 189.

le mois suivant – avaient incité Soult à prohiber dorénavant le recrutement de patrons ou de marins espagnols²³. Joseph Bavastro et Serafin Seriole (ou Ceriolo) étaient tous les deux natifs de Nice²⁴, et donc désormais Français, comme au moins 13 autres capitaines – sans compter un cas douteux, Olivier/Olivieri –, soit 50 % du total. Le restant (23,3 %) provenait de la péninsule Italienne, même s'il convient de se défier de l'appellation « génois », récurrente dans les sources mais sans doute générique²⁵.

S'agissant des matelots, l'échantillon est plus réduit, limité à 3 navires. Ici encore, l'arrêté du 2 Prairial An XI n'autorisait qu'un ratio maximal de 40 % d'étrangers pour les bâtiments armés en course, alors même que les équipages corsaires étaient traditionnellement très cosmopolites²⁶. Or, les résultats étaient les suivants : 18,9 % pour le mistic *Invincible* – six Espagnols et un Portugais –, 38,2 % pour le chébec *Almonacid* – dont sept Espagnols et un Portugais, soit 38,8 % – et 48,6 % pour la felouque *Formidable* – dont seize Espagnols soit 88,8 %²⁷. On sait par ailleurs que le *Général Belair* compléta de manière occasionnelle son équipage, auquel il manquait neuf hommes, en raflant six pêcheurs sur la plage d'Almería, en août 1810²⁸.

Le financement

Ici encore, les informations s'avèrent fragmentaires, en particulier pour la période de la gestion Perceville (prises 1 à 35), y compris à Almería, où l'agent consulaire Rambaud ne faisait guère qu'avaliser les décisions des chefs militaires, comme il le soulignera par la suite à son supérieur, Augustin Proharam²⁹.

L'insertion des corsaires passait d'abord par le cautionnement – le versement d'une somme élevée servant à réparer les éventuels déprédations ou délits des corsaires. J'ai pu repérer deux hommes qui semblent avoir assumé ce rôle à Málaga. Le premier est Jacques Darget, un ancien négociant de Cadix, devenu

23 Archivo General de Marina Álvaro de Bazán, El Viso del Marqués (désormais AGMAB), Corso y Presas, 5233, lettre de Soult à l'amiral José Justo Salcedo du 30 octobre 1810.

24 Comme le signale l'acte de baptême de Enrique Seriole, son fils, dans la paroisse *malagueña* du Sagrario, le 7 avril 1811, cité par Carlos Posac Mon, « Incursión británica contra la base corsaria de Málaga... », art. cit., p. 41.

25 On sait cependant que l'armateur Jean Picasso était natif de Gênes, où il était également domicilié, d'après une lettre de Perceville du 31 juillet 1810 (SHD-DMV, FF³ 43 bis).

26 Florence Le Guellaf, « La composition des équipages des bâtiments armés en course... », art. cit., p. 207 ; Salvatore Bono, *Les Corsaires en Méditerranée*, Paris/Rabat, Paris-Méditerranée/La Porte, coll. « Mare nostrum », 1998, p. 83-86.

27 SHD-DMV, FF² 233.

28 SHD-DMV, FF³ 43 bis, procès-verbal de prise n° 25, attestation de l'agent consulaire Jean-Joseph Rambaud sur l'armement des trois corsaires impliqués, *Pélican*, *Anastasia* et *Général Belair*.

29 Jean-Marc Lafon, « Entre fortune de mer et hasards terrestres... », art. cit., p. 237.

résident de passage (*transeunte*) en 1793³⁰, qui cautionna au moins deux armements de Seriolò, le *Formidable* et l'*Almonacid*, avant de devenir par la suite un des principaux associés de Bavastro. Un autre résident français, Jean Noguès, fit de même pour plusieurs des armements de Bavastro, la polacre *Intrépide*, la pareille *Intrépide IV* et sans doute aussi le chébec *Intrépide* – probablement l'ancien *Almonacid* de Seriolò.

On peut néanmoins présumer que les premiers armements se firent par actions, même si cela supposait la possession préalable d'un certain capital. Jean Picasso consacra la somme considérable de 6 118 piastres à l'armement des navires *Napoléon* et *Intrépide* au printemps de 1810. Il l'avait divisé en 20 actions, s'en réservant 15,5, tandis que le négociant et banquier Bernard Fontan, également armateur du corsaire *Dragon*, en prenait 2, l'officier français retraité Haly 2 autres, un nommé Guichard 1 et l'officier polonais Caligary – probablement l'adjoint du colonel Berton, second gouverneur de Málaga³¹ – la demi-action restante ; Picasso put d'ailleurs racheter les actions de Haly et de Guichard dès le 6 octobre 1810³². Pour réaliser son unique armement, le *Napoléon* – pour la circonstance rebaptisé *Sébastiani* –, Joseph Azareto engagea 51 000 réaux en 21 actions, dont 4 furent attribuées à son compère Seriolò. Toujours dans ce même dossier, on constate que Bavastro procéda de façon identique pour armer le chébec *Intrépide* en mars 1812 à Almería : les 39 actions furent distribuées entre lui-même (19), le général Maransin, dernier gouverneur de Málaga (7), le négociant Jacques Darget (4) et le maréchal Soult (1), le(s) propriétaire(s) des 8 restantes n'étant pas mentionné(s). Notons que Soult, investissant dans la course depuis 1804, avait su y intéresser sa « clientèle militaire », le général Franceschi à Boulogne³³, Jean-Pierre Maransin et au moins un de ses aides de camp, Pierre Bertrand Louis Brun de Villeret, en Andalousie³⁴.

Il existait toutefois d'autres possibilités. Ainsi, le 22 juin 1812, peu de temps avant l'évacuation définitive de l'Andalousie, Bavastro partagea en trois

30 Michel Zylberberg, *Une si douce domination...*, *op. cit.*, p. 385.

31 José Mendoza y Rico, *Historia de Málaga...*, *op. cit.*, p. 178. Il s'agit de Piotr Kaligareg, alors sous-lieutenant du 4^e de ligne du grand-duché de Varsovie. Je remercie Cristina González Caizan pour cette information.

32 SHD-DMV, FF³ 43 bis, lettre de Perceville du 31 juillet 1810.

33 Christian Borde, « Armements et armateurs à Boulogne-sur-mer sous l'Empire », *Les Cahiers du Littoral*, 2-1, 2001, p. 255-268, *loc. cit.* p. 263.

34 Voir les *Cahiers du général Brun de Villeret*, Paris, Plon, 1953, p. 118-119, où il rapporte avoir, sur le conseil de Soult, investi l'argent de l'état-major dans 12 actions d'un corsaire armé à Málaga et y avoir gagné 6 000 francs. Plus généralement, voir Nicole Gotteri, « L'entourage militaire du maréchal Soult : essai sur la nature et le devenir d'une micro-société », dans Jacques-Olivier Boudon (dir.), *Armes, guerre et société à l'époque napoléonienne*, Paris, SPM, 2004, p. 49-67.

parts égales les 72 915 réaux nécessaires à l'armement de l'*Intrépide IV*, entre lui-même, Jacques Darget et Barthélemy Marnier³⁵.

D'éventuelles « retombées » pour l'économie littorale andalouse ?

Malgré une documentation lacunaire, une tendance semble cependant nette, illustrant l'effet d'aubaine – et d'entraînement ? – provoqué par la course. Une minorité de capitaines, les plus heureux et/ou expérimentés – Serafin Seriolo, Jean Dienne et bien sûr Joseph Bavastro – devinrent bientôt armateurs, puis pleinement propriétaires de leurs navires – prises de la 1^{re} phase de la guerre de course, s'agissant des deux premiers ?. Quelques-uns, à terme, détenaient même une petite flottille notamment alimentée par les prises et/ou certaines de leurs composantes – grément, cordages, artillerie... Seriolo se porta ainsi acquéreur des cordages d'une de ses prises, le brick *Areñon*, des deux pièces de 8, avec leurs affûts, équipant une autre, une pareille anglaise, ou des effets du chébec *Almonacid* échoué ; Bavastro fit de même pour les agrès d'une pareille anglaise échouée près de la tour de Vélez-Málaga, en février 1812³⁶. Mais leurs achats portaient aussi bien sur la cargaison (tableau 4).

Joseph Azareto incarnerait un cas intermédiaire, un capitaine d'abord armateur par moitié, puis « à plein » pour une unique croisière ; mais il acheta néanmoins une prise, la pareille *San Joaquín*, en mai 1811, pour la somme assez conséquente de 18 100 réaux. Relevait de la même catégorie Nicolas Gallegas, payant 4 100 réaux la pareille *San Vicente Ferrer* en août 1811, par le biais d'un homme de paille dénommé Verges. Une telle pratique était en fait générale, supposant de gagner la complicité de résidents français ou d'habitants, également parties prenantes dans l'achat des cargaisons : Jean-Baptiste Soulé le fut à deux reprises pour Dienne, et Madueñas une. On allait même jusqu'à stipendier des complices autochtones incapables de signer, et donc misérables, comme Manuel Muñoz ou un certain Baquero, pour des felouques de contrebande respectivement adjugées à 4 000 et 500 réaux, en mars 1812³⁷. Rappelons, à titre de comparaison, que la journée d'un brassier était payée entre 1 et 4 réaux.

D'autres s'en tenaient au métier d'armateur, tout en se procurant progressivement une flottille, comme Jean Picasso. Les enchères étaient également pour eux l'occasion d'équiper leurs navires aux moindres frais. Jean-Baptiste Leclerc obtint une pièce de 12 en fer et 40 boulets de la *Virgen de la Bella* en novembre 1811, pour 920 réaux – environ 284 francs –, alors que selon le tarif officiel fixé par Soult, il aurait dû payer autour de 2 400 francs

35 SHD-DMV, FF³ 43 bis.

36 SHD-DMV, FF³ 43 bis.

37 SHD-DMV, FF³ 43, procès-verbaux de prise 91 et 92, ainsi que 74.

– ou 1 700 sans l'affût – en s'adressant aux magasins de l'État³⁸. Cependant, certains armateurs se procurèrent des armes : 200 fusils, 9 pistolets, 7 sabres et 6 tromblons pour Seriollo en janvier 1811 pour un montant total de 21 075 réaux, 30 fusils, 20 pistolets et 25 sabres pour Bavastro quelques mois plus tard... auprès de Antonio Seré et Manuel de Sala. Or, ces deux hommes avaient été les responsables de la fabrique de fusils implantée à Málaga par les autorités insurgées entre mars et novembre 1809, dont ils réalisèrent un inventaire³⁹ : on peut donc logiquement supposer qu'ils poursuivirent leurs fonctions, cette fois au service des occupants français. Si tel était bien le cas, il est probable que les corsaires n'avaient pas d'autre choix.

190

Pour constituer le **tableau 3**, nous avons choisi de privilégier les états d'armement des deux capitaines les plus heureux de l'Andalousie méditerranéenne, Serafin Seriollo et Joseph Bavastro. Comme l'activité de Seriollo sur le littoral andalou fut beaucoup plus prolongée, de mars 1810 à décembre 1811 et celle de Bavastro concentrée entre le printemps et l'été 1812, ils me semblent offrir un éclairage certes partiel, mais significatif, sur l'économie locale de la course. Il faut néanmoins garder à l'esprit que le second opérait dans un espace beaucoup plus large, grâce notamment à ses contacts dans le monde musulman. Le 30 octobre 1811, il put ainsi se porter acquéreur à Alger de la polacre *Aimable Irène*, une prise faite par la frégate *Amélie* – de l'escadre de Toulon – durant le printemps précédent, pour 100 000 réaux, qu'il rebaptisa *Intrépide* et adapta à la course (cf. **tableau 1**). Avec 26 bâtiments capturés – dont deux rachetés par leurs patrons, ce qui camouflait sans doute une rançon –, ils représentent 44 % des prises de la gestion Proharam, et 34,2 % du total.

La réputation du premier corsaire était détestable. Le lieutenant-général Pedro de Obregón, blanchi sous le harnais – il a alors 59 ans – et commandant *josefino* de la *Costa de Málaga* depuis mars 1810⁴⁰, ne cessait de le dénoncer pour piraterie et de condamner l'impunité qu'il devait à la protection de Sébastiani et de Berton⁴¹, et la fin de sa carrière, à Tunis en 1813-1814, fut marquée de nombreuses malversations aux dépens de ses armateurs, notamment Jean-Baptiste Leclerc, alors replié à Valence⁴². En revanche, Bavastro est quasiment toujours qualifié de « chevalier » dans nos sources, en référence à la

38 SHD-DMV, FF³ 43 bis ; et FF³ 33, tarif promulgué à Séville par Soult et les généraux Ruty et Gazan, le 1^{er} avril 1811.

39 Archivo Histórico Nacional (Madrid), Estado, Junta Central, 44 A.

40 Archivo General Militar (Ségovie), I, O-345.

41 Notamment dans ses rapports au ministre *josefino* de la Marine, l'amiral Mazzaredo, des 24 mars et 21 juillet 1810, AGMAB, *Corso y Presas*, 5233.

42 Pierre Boyer, « Alger et les corsaires français, 1808-1814 », dans Jean-Louis Miège (dir.), *Navigations et migrations en Méditerranée de la Préhistoire à nos jours*, Marseille, CNRS Éditions, 1990, p. 377-390, loc. cit. p. 388.

Légion d'honneur qui lui fut concédée à la fin de 1804⁴³. Pourtant, en dépit de la célébrité du corsaire niçois, sa « carrière andalouse » (juin 1811-juillet 1812) reste méconnue : Robert Ciarlet est peu prolixe sur ce point, sauf pour relater son mariage malheureux avec une héritière locale ; quant à la biographie de Gérard Jaeger en 1998, il s'agit bien davantage d'une hagiographie fortement romancée que d'un travail historique⁴⁴.

Tableau 3. Achats et acquéreurs de navires à Málaga (novembre 1810/juillet 1812)

Acheteurs	Prises (date/prix en réaux)	Corsaires (date/prix en réaux)	
Armateurs et capitaines corsaires	Serafin Seriolo	Goélette anglaise <i>Rover</i> (janvier 1811/47 500) Goélette anglaise <i>Lively</i> (janvier 1811/25 000) ^o Pareille anglaise (juin 1811/34 500) Bateau contrebandier (novembre 1811/3 500) Soit total = 110 500	Chébec <i>Méditerranée</i> (janvier 1811/55 000) Chébec <i>Almonacid</i> (août 1811/34 500) Pareille <i>Tigre</i> (août 1811/20 100) Mistic <i>Invincible</i> + sa mouche (octobre 1811/19 400) Felouque <i>Formidable</i> (novembre 1811/15 500) Soit total = 144 500
	Jean Picasso	Pareille esp. <i>San Christo del Grao</i> (mars 1811/14 000) Pareille anglaise <i>Mercury</i> (mai 1811/11 000)	-
	Jean Dienne	-	Pareille <i>Napoléon</i> (mai 1811/51 000)
	Joseph Bavastro	Laud <i>Virgen del Naufragio</i> (avril 1812/12 000) Pareille anglaise <i>Seaborse</i> (juin 1812/7 200) Chébec anglais (juin 1812/14 850) Laud anglais <i>Fortune</i> (juin 1812/4 000) Bateau espagnol contrebandier (juillet 1812/9 400) Bateau contrebandier (juillet 1812/6 400) Soit total = 39 630	-
	Nicolas Gallegas	Pareille <i>San Vicente Ferrer</i> (août 1811/4 100)	-
	Joseph Azereto	Pareille <i>San Joaquín</i> (mai 1811/18 100)	-
	Total transactions	197 330	195 500

43 Robert Ciarlet, *Joseph Bavastro, corsaire niçois et chevalier d'Empire*, op. cit., p. 157.

44 *Ibid.*, p. 258-265 ; Gérard Jaeger, *Grandeur et misère du corsaire Joseph Bavastro (1760-1833)*, Paris, Éditions des Écrivains, 1998.

	Acheteurs	Prises (date/prix en réaux)	Corsaires (date/prix en réaux)
Résidents étrangers	Rallo	Bateau anglais <i>Fortune</i> (décembre 1810/8 000)	
	Garrass	Chébec espagnol <i>San Rafael</i> (janvier 1811/10 300)	
	William	Brick anglais <i>Santa Ana</i> (janvier 1811/30 000)	
	Kirkpatrick ⁴⁵		
	Rouzé	Mistic anglais (août 1811/12 100)	
	Greppi	Bateau (août 1811/1 000)	
	Benoît Soulé	Bateau anglais <i>Sirène</i> (mars 1812/7 000)	
	Total transactions	68 400	
Espagnols	Cristobal	Brick espagnol <i>Areñon</i> (janvier 1811/40 000)	
	Cruzet ⁴⁶	Brick anglais <i>Suzanne</i> (janvier 1811/78 000)	
	Manuel Bega (ou Vega)	Brick anglais <i>Good Intent</i> (janvier 1811/23 200)	
	Pérez	Pareille espagnole <i>Santa Marta</i> (juillet 1811/4 400)	
	Manuel Alemán	Bateau espagnol <i>San José</i> (août 1811/1 800)	
	Total transactions	147 400	

Ce tableau appelle plusieurs commentaires. Il dénote en premier lieu la tendance des corsaires à acheter leurs propres prises – pour Seriolio comme pour Bavastro –, dont ils ont pu reconnaître à l’usage les qualités nautiques, quand ils en ont les moyens, afin de préserver leur « compétitivité ». Il montre aussi que la participation à la course, directe comme indirecte, est d’abord perçue comme une source d’enrichissement. D’où la constitution d’une véritable flottille privée de corsaires par Seriolio entre janvier et novembre 1811, à la fois preuve de solides bénéfices antérieurs et espoir de les accroître, d’autant qu’il

⁴⁵ Négociant d’origine écossaise (1764-1837), installé à Málaga en 1780, consul des États-Unis depuis 1800, pionnier dans la culture et la filature du coton. C’était un collaborateur avéré, dépositaire de l’argent des prises après leur liquidation le 22 février 1812, selon José Mendoza y Rico, généralement bien informé (*Historia de Málaga, op. cit.*, p. 206). Son beau-père et associé Enrique (Henri) Grévigée, originaire de Liège, servit de munitionnaire et de fermier général à l’armée du Midi entre septembre 1811 et mars 1812 : voir Jean-Marc Lafon, *L’Andalousie et Napoléon. Contre-insurrection, collaboration et résistances dans le midi de l’Espagne [1808-1812]*, Paris, Nouveau Monde/Fondation Napoléon, 2007, p. 285-286 ; voir enfin Colin Carlin, *William Kirkpatrick of Málaga: Consul, Negotiant and Entrepreneur, and Grandfather of the Empress Eugénie*, Glasgow, Grimsay Press, 2011.

⁴⁶ Important négociant, originaire de Catalogne, très impliqué dans la *Carrera de Indias* et l’exportation des productions locales (vins fins, raisins secs, huile d’olive...) ; voir Aurora Gámez Amán, *Comercio colonial y burguesía mercantil «malagueña», 1765-1830*, Málaga, Universidad de Málaga, 1992, p. 51-54.

destine vraisemblablement les prises achetées entre-temps à la course, à la course et marchandises ou à la contrebande. À leur échelle, disposant probablement de capitaux moindres, Dienne, Picasso et les deux capitaines corsaires font de même. L'émulation est donc patente entre eux, et elle a incontestablement contribué au développement de la course. Mais l'emporter aux enchères, c'est aussi révéler, de façon symbolique, sa richesse. Serafin Seriola et Cristobal Cruzet figurent tous deux sur une liste des dix plus importants contribuables – pour la plupart des négociants et/ou propriétaires terriens –, élaborée en juin 1811 par la municipalité de Málaga, afin d'acquitter les deux tiers d'un emprunt forcé de 300 000 réaux – soit une quote-part de 20 000 chacun⁴⁷.

Enfin, on constate un effet d'entraînement, tant chez des résidents étrangers de formation négociante, donc habitués au risque, comme William Kirkpatrick (voir la note 45) et Benoît Soulé, que chez plusieurs Espagnols, très probablement collaborateurs. On peut en voir un exemple, manifestement incompris par son « inventrice » Eva Mendoza García, une spécialiste de ce type de sources, dans les registres du notaire Juan Félix Carrión⁴⁸. À deux reprises, en mars et en mai 1812, un habitant de Málaga, Don Manuel de los Reyes, y a établi des procurations en faveur de divers résidents français : Jean-Baptiste Bergeire et Santiago (Jacques) Rouzel, habitant à Almería, ainsi que Jean-Baptiste Leclerc, armateur d'au moins 5 bâtiments corsaires à Málaga. La première fois, il s'agissait d'armer 2 corsaires, le *Urón* et le *Serrano* à Almería⁴⁹ ; la seconde, de procéder de même pour 4 bâtiments, les *Chato*, *Águila*, *Estrella* et *Diligente*, cette fois à Valence. Loin d'être un acte de patriotisme, il s'agissait bien d'un engagement personnel autant que financier au service du roi Joseph ; il est vrai que les *Afrancesados* avaient sans doute une conscience plus aigüe que les insurgés de la Nation moderne, supposant centralisation, uniformisation des lois, coutumes, etc.⁵⁰.

Passons maintenant aux cargaisons des prises. Seuls les principaux acheteurs sont généralement mentionnés dans ces états, et encore pas toujours ; par ailleurs, je n'ai pas tenu compte ici des divers « matériaux navals » déjà évoqués.

47 Pedro Luis Pérez Frías, « Afrancesados en Málaga. Oportunistas, patriotas, negociantes o simplemente supervivientes? », *Legal History Review*, 7, 2009. Je remercie l'auteur pour m'avoir aimablement communiqué son texte.

48 Eva Mendoza García, « Testimonios malagueños de la oposición al Francés », dans *Ocupació i resistència a la Guerra del Francès 1808-1814*, Barcelona, Museu d'Història de Catalunya, 2007, p. 269-278, *loc. cit.* p. 275.

49 Si le premier nom de navire suppose une nette influence voltairienne chez le commanditaire, qui serait donc un véritable *Afrancesado*, au sens idéologique du terme, le second est plus surprenant, *Serrano* (Montagnard) étant alors quasi-synonyme d'*insurgé* en Andalousie.

50 Gérard Dufour, « Le centralisme des *afrancesados* », dans Claude Dumas (dir.), *Nationalisme et littérature en Espagne et en Amérique latine au XIX^e siècle*, Lille, Presses universitaires de Lille, 1982, p. 11-24.

Ce tableau n'a donc pas de réelle représentativité économique, sauf pour signaler l'importance nouvelle des gains – avec un total, même non exhaustif, de près de 200 000 réaux, soit 58,8 % du montant des marchandises ici détaillées –, alors que la disette menace depuis la fin de 1811. En revanche, on y discerne l'existence d'un réseau, assez bien structuré, de personnes intéressées à la course à divers titres – prête-noms, cautions, profiteurs, sans doute aussi actionnaires – parfois d'ailleurs cumulés, au-delà des seuls armateurs et/ou capitaines corsaires également présents.

Tableau 4. Achats et acquéreurs des cargaisons des prises (novembre 1810-juliet 1812)

	Acheteurs	Cargaisons (prix en réaux)
Corsaires	Serafin Seriolò	100 q charbon minéral (prises diverses) pour 4 000 / poivre et tabac (prise n° 80) pour 6 208 / suif et brai (prise n° 64) pour 1 228. Soit total = 11 256
	Jean Dienne	12 @ eaux-de-vie (prise n° 64) pour 768.
	Total transactions	12 054
Résidents étrangers	Jean-Baptiste Soulé	8,5 pipes eau-de-vie (prise n° 45) pour 16 660 / 19 pipes vinaigre (prise n° 41) pour 5 130 / 19 pipes vides (prises diverses) pour 888,24 / Sucre (prise n° 64) pour 55 965 / 1 372 indiennes (pareille échouée) pour un montant non indiqué. Soit total = 78 583,24
	Joseph Soulez	2 pipes eau-de-vie (prise n° 41) pour 3 920.
	Rouzé	Effets sauvés bateau échoué pour 2 150.
	Jean Noguès	280 indiennes pour 840.
	Murphy & Cie ⁵¹	Blé (prise n° 73) pour 51 000 ⁵² .
	Total transactions	136°493,24
Divers	Barera	Blé (prise n° 73) pour 76 000.
	Rubira	4 pipes eau-de-vie (prise n° 41) pour 8 040.
	Madueñas	72 indiennes (pareille échouée) pour un montant non indiqué.
	Douane	Tabac (prise n° 84) pour 8 442 / idem (prise n° 102) pour 3 089 / idem (prise n° 104) pour 4 810 / idem (prises n° 110) pour 1 181 et 3 457/ Soit total = 20 979
	Municipalité Málaga	990,5 fg blé (prise n° 54) pour 70 190,33.
Total transactions	175°209,33	

q : quintal castillan (46 kg) ; fg : fanègue (55,5 l) ; @ : arrobe (11,5 kg)

51 Riche maison de négoce, dont le fondateur, Juan Murphy (1733-1802), un Irlandais de Waterford, devint propriétaire terrien à Casabermeja, au nord de Málaga, s'y fit distillateur d'eau-de-vie et obtint la *hidalguía* (María Begoña Villar García et Cristobal Montoro, « El capital mercantil en las crisis de principios del siglo XIX. Tres ejemplos malagueños », *Baetica. Estudios de arte, geografía e historia*, 12, 1989, p. 261-278, loc. cit. p. 268-269). Après la mort de Juan Murphy, sa veuve et ses enfants prirent le relais, son fils aîné Juan devenant le directeur (*ibid.*, p. 278).

52 Il s'agit du bateau *Virgen de la Victoria*, capturé par le *Tamerlan*, armé par J.-B. Leclerc (SHD-DMV, FF³ 43, procès-verbal 73).

Je reviendrai enfin, pour conclure ce travail, sur l'évolution divergente d'Almería et de Málaga en tant que ports corsaires « français ». Almería restait un avant-poste à la merci des insurgés. Faute de base sociale locale, tant les prises que leurs cargaisons de prix – notamment les denrées coloniales – restaient invendues et furent souvent récupérées par les Espagnols, lors des évacuations temporaires de la ville⁵³. Certes, le 25 avril 1812, le commandant provisoire d'un 4^e Corps très fortement diminué, en pointe face aux armées insurgées du royaume de Murcie, rapporta : « Il me fut, en même temps, enjoint d'évacuer en toute hâte, d'Almería sur Grenade, tous les grains, farines, marchandises, argent ou denrées provenant des prises ou du commerce⁵⁴ ». Mais les priorités des instances militaires étaient souvent étrangères aux intérêts des corsaires ; ainsi ces derniers avaient déjà été affectés au transport du plomb de la Sierra de Gador vers Málaga, en prévision du siège de Carthagène, qui n'eut jamais lieu.

En revanche, divers éléments esquissés ici tendent à démontrer que Málaga redevint une plaque tournante de la course française entre 1810 et la fin de 1811. Pour autant, le contexte n'était plus celui, assez favorable, du Directoire, même si la guerre de course parvenait encore à s'insérer dans l'économie littorale, essentiellement interlope, de la zone. Le consul par intérim, d'Agaud, remarquait d'ailleurs déjà, pour tenter d'expliquer les ravages de la fièvre jaune, « qu'un grand tiers de la population de la cité et de la province [vivait] incontestablement de la contrebande⁵⁵ ». C'est cette circonstance même qui expliqua l'essor initial de l'activité corsaire, impulsée par de redoutables ruffians, piliers de l'économie interlope et pirates occasionnels comme Seriolò, dont les antécédents troubles étaient bien connus de Soult et de Sébastiani, qui en furent dûment informés par Pedro de Obregón, dès mai 1810⁵⁶.

Mais favoriser et couvrir les agissements de Seriolò s'avérait un choix à double tranchant pour l'avenir des corsaires impériaux aux abords du détroit de Gibraltar, ce qui motiva sans doute le recours ultérieur de Soult à Bavastro, ami et protégé de Masséna. Seriolò ne songeait qu'au butin immédiat et agissait bien plus en pirate qu'en corsaire, comme le démontra la suite de sa carrière. De tels procédés étaient susceptibles de ralentir presque indéfiniment la liquidation des prises, à l'instar de celles effectuées pour le compte de l'armateur Jean-Baptiste Leclerc, effectivement replié à Valence en 1813, et donc de paralyser cette activité de substitution : « ainsi cette affaire aura son cours, aussitôt que le

53 Jean-Marc Lafon, « Entre fortune de mer et hasards terrestres... », art. cit., p. 238.

54 Louis Joseph Amour de Bouillé, *Souvenirs et fragments pour servir aux Mémoires de ma vie et de mon temps*, Paris, A. Picard, 1911, vol. III, p. 532.

55 AMAE, CCC, Málaga, 16, rapport du 29 Brumaire an XII (21 novembre 1803).

56 Carlos Posac Mon, « Incursión británica contra la base corsaria de Málaga... », art. cit., p. 41.

Conseil d'État aura pris une décision sur les malversations de Serafin Seriola, capitaine du corsaire *Les Représailles*⁵⁷ ».

Deux autres phénomènes convergèrent pour compromettre la viabilité de ce regain corsaire à Málaga. Dès les premiers mois de l'occupation, la course fut impulsée par le général Sébastiani, alors chef du 4^e Corps de l'armée du Midi, à Málaga comme à Almería. Elle fut surtout précocement instrumentalisée par Soult au seul profit de l'entretien – financier comme matériel, à travers navires (intégrés ou « cannibalisés » dans la flottille de la baie de Cadix) et cargaisons – de l'armée du Midi. Même si cette hypothèque s'avérait surtout manifeste pour les ports de l'Andalousie atlantique, Málaga et Almería ne furent pas épargnées. Ignorant constamment l'arrêté du 2 Prairial an XI, le duc de Dalmatie confondit délibérément les prises faites dans les ports et rades espagnols avec celles opérées en haute mer, afin d'exiger le versement du tiers ou des quatre cinquièmes de leur valeur dans la caisse de l'armée du Midi ; en outre, il substitua aux consuls une commission des prises créée de toutes pièces à Séville, dont la juridiction s'étendait jusqu'aux « prises faites par des bâtiments armés à Gênes et Porto-Ferrajo⁵⁸ ». Cinq d'entre eux, on l'a vu, fréquentèrent le mouillage d'Almería (**tableau 2**). Par ailleurs, la fenêtre d'opportunité ne cessait de se réduire pour les corsaires méridionaux : dès août 1810, le marché des Régences barbaresques se ferma à eux. Les beys, qui inclinaient désormais vers l'Angleterre, expulsaient les consuls et confisquaient les prises françaises conduites dans leurs ports⁵⁹. De surcroît, le blocus britannique ne cessait de se renforcer sur le littoral andalou. La frénésie d'achats de navires de Bavastro en juin et juillet 1812 (**tableau 3**) paraît davantage motivée par sa prise de conscience d'une évacuation devenue inéluctable, du fait de la prise de Badajoz par Wellington le 7 avril 1812 et de l'isolement des forces impériales cantonnées en Andalousie, que par le désir de posséder sa propre flottille de corsaires.

Enfin, cette dimension économique de la « compromission » des élites méridionales, au-delà d'une bourgeoisie portuaire très cosmopolite, reste encore largement méconnue, alors même que l'idée de leur engagement collaborationniste à partir du printemps de 1810 est désormais reconnue⁶⁰. C'est donc là une incitation à multiplier les recherches à l'échelle municipale,

57 SHD-DMV, FF² 37 A, Navires, prises et contentieux, décembre 1816.

58 Rapports de l'amiral Decrès à l'Empereur des 6 et 18 février 1811, archives du Conseil d'État (fonds Gerando), en ligne : <http://www.napoleonica.org>.

59 AMAE, CCC, Oran, 2, rapport de l'agent Augustin Negretto du 17 août 1810. Voir à ce sujet M. Figeac-Monthus et C. Lastécouères (dir.), *Territoires de l'illécite : ports et îles. De la fraude au contrôle (xvi^e-xx^e s.)*, Paris, Armand Colin, 2012.

60 Jean-Marc Lafon, « Sociología y motivaciones del colaboracionismo en la Andalucía napoleónica (1810-1812) », dans Francisco Acosta Ramírez (dir.), *Bailén a las puertas del Bicentenario : revisión y nuevas aportaciones. Actas de las VII Jornadas sobre la batalla de Bailén y la España contemporánea*, Jaén, Universidad de Jaén, 2008, p. 23-54.

notamment par le biais des congrès d'histoire locale. De plus, ces rencontres scientifiques sont désormais débarrassées des vices structurels hérités des pratiques du XIX^e siècle, absence totale d'appareil critique et esprit de clocher exacerbé. Cette démarche s'avère d'autant plus nécessaire que l'élan historiographique suscité par l'approche puis le déroulement du Bicentenaire de la *Guerra de la Independencia* est en train de s'essouffler, confronté aux réalités économiques et aux impératifs d'austérité de la zone euro.

ANNEXE I

Balancelle : embarcation pointue des deux bouts, à voile et environ 20 avirons.

Laud : aussi appelée barque catalane, espèce de petite felouque à un seul mât, employée pour la guerre de course, le cabotage ou le transport fluvial (notamment sur l'Èbre).

Mistic (ou mistique) : caboteur ou corsaire à deux ou trois mâts et voiles latines, faisant entre 60 et 100 tonneaux, surtout employé sur les côtes d'Espagne.

Pareille : traduction française littérale, dans les sources, du terme espagnol *pareja*, dont je n'ai pu déterminer le sens dans ce contexte. Il désigne vraisemblablement un type de bâtiment local.

Polacre : bâtiment méditerranéen doté de mâts à pible et de voiles carrées, essentiellement destiné au commerce et au transport de grains.

LA PIRATERIE SUD-EST ASIATIQUE DES ANNÉES 2000 : UNE RENTABILITÉ À GÉOMÉTRIE VARIABLE

Éric Frécon

Enseignant-chercheur à l'École navale

En Asie, économie a souvent rimé avec piraterie. Les travaux de Nicholas Tarling l'ont montré¹. Il convient alors de changer de paradigme. Loin du modèle de l'État moderne, tel qu'il apparut en Europe lors des traités de Westphalie en 1648, le système régional y a longtemps reposé sur de nombreux sultanats et principautés. Acteurs principaux de l'économie d'entrepôts, ils ont jalonné les détroits malais dès les premiers échanges commerciaux du temps de la Chersonèse d'Or² de Ptolémée puis lors de l'indianisation et des échanges marchands entre Arabes, Indiens et Chinois. Dans cette écluse géographique, au carrefour des moussons, la maritimisation de l'économie appartient au lexique ancien comme en témoigne notamment la découverte en 1998, au large de Belitung, entre Sumatra et Bornéo, d'un boutre du IX^e siècle chargé de céramiques chinoises de Changsha qui assurait la liaison avec les marchés perses, indiens et arabes. Dans ce contexte, tous les moyens étaient bons afin d'attirer le chaland. S'agissait-il de piraterie lorsque les navires étaient attaqués ? Ou bien de guerre de course quand une grande partie du butin prenait la direction des entrepôts du souverain ? Des témoins de l'époque, comme le moine chinois Tchao Jou-Koua – ou Chau Ju-kua – de passage vers Palembang, considérée comme la principale cité de la thalassocratie de Srivijaya (V^e-XIII^e siècles), ont plutôt parlé de « taxes » ou de « péages » forcés :

Ce pays est maître des détroits par lesquels le trafic étranger doit passer. [...] Si un navire marchand passe devant sans y faire escale, les bateaux sortent pour l'attaquer d'après une manœuvre prévue ; les gens sont prêts à mourir (pour réaliser cette entreprise). C'est pour cette raison que ce pays est devenu un important centre maritime³.

1 Voir par exemple Nicholas Tarling, *Piracy and Politics in the Malay World: A Study of British Imperialism in the Nineteenth-Century South-East Asia*, Melbourne, Cheshire, 1963 ; *id.*, *Britain, the Brookes and Brunei*, Kuala Lumpur, Oxford University Press, 1971.

2 Ou péninsule Malaise.

3 Cité par Georges Coedes, *Les États hindouisés d'Indochine et d'Indonésie* [1948], rééd. Paris, De Boccard, 1989.

Avec la chute de l'empire de Srivijaya, la violence en mer a été de moins en moins contrôlée. L'amiral Zeng He (1371-c. 1434), un musulman du Yunnan, fut amené à nettoyer un nid pirate aux abords de Palembang, l'ancienne capitale au sud du détroit, afin de sécuriser les échanges commerciaux⁴. Finalement, Coedes achève son histoire du vieux royaume sumatranais en évoquant Srivijaya « tombé aux mains des pirates chinois »⁵. Dès lors, les parasites pirates apparus sur les décombres de la thalassocratie de Srivijaya se développent le long des routes maritimes.

200

Au fil des siècles, la pratique a semblé se perpétuer comme en témoignent les recherches de Denys Lombard sur les réseaux pirates du XIX^e siècle, notamment vers l'archipel de Lingga, au sud du détroit de Malacca, d'où partaient des campagnes pirates, parfois jusqu'à Bornéo⁶. À la même époque, de l'autre côté du détroit, à l'extrême sud de la péninsule Malaise, les *orang laut* – hommes des mers – installés à l'abri de l'île Brani⁷ s'adonnaient aussi à la piraterie, bien avant d'y être supplantés par le parc d'attraction de Sentosa. Même Singapour fut bâtie après 1819 sur des activités initialement peu recommandables. Là, « l'administration de la justice ne semble qu'une superfétation. Quel contraste avec l'ordre parfait, avec la discipline que nous venions d'admirer à Java ! » raconte Jurien de la Gravière dans la *Revue des Deux-Mondes* en 1849⁸.

Puis la colonisation britannique se mit en ordre de marche du côté de Singapour. Les Pays-Bas n'avaient pas attendu eux non plus pour nettoyer les rivages sumatranais, suite à la répartition des tâches et des terres entre les deux monarques européens par le traité de 1824. Changement de paradigme avec une colonisation *stricto sensu* : un autre système économique a peu à peu assuré la rentabilité des activités côtières, qu'il s'agisse des travaux portuaires ou des investissements dans le caoutchouc. À l'échelle individuelle, la liaison dangereuse entre piraterie et économie aurait pu se perpétuer, mais la rime fut moins riche.

L'âge d'or était passé. Comme la chute de Srivijaya fit succéder des petits malfrats à ceux qui pratiquaient les raids maritimes à grande échelle, le déclin des sultanats face aux colons ouvrit le champ à d'autres bandits moins ambitieux et plus crapuleux. La figure mythique du pirate, héros local, était passée. Depuis

4 Nicholas Tarling (dir.), *Cambridge History of Southeast Asia*, New York, Cambridge University Press, 1992, vol. 1, p. 227.

5 Georges Coedes, *Les États hindouisés d'Indochine et d'Indonésie*, op. cit., p. 439.

6 Denys Lombard, « Regards nouveaux sur les pirates malais. Première moitié du XIX^e siècle », *Archipel*, n° 18, 1979, p. 231-249.

7 Ou Berani, qui signifie *courageux*.

8 Edmond Jurien de la Gravière, « Souvenirs dans une station dans les mers de l'Indo-Chine – Amaral et les pirates chinois », *La Revue des Deux-Mondes*, avril-juin 1853, p. 502-534. Depuis, les rôles ont été échangés.

le regain de la fin des années 1990, des bandits – ou « écumeurs » selon le mot de François Villon – se livrent au brigandage maritime et « ôtent l'écume » du miracle asiatique. Plusieurs facteurs ont contribué à ce réveil. Telle des braises mal éteintes et qui s'embrasent, la piraterie a d'abord pu compter sur un environnement géographique inchangé, propice à ces départs de feu. Les mangroves des côtes ouest du détroit de Malacca offrent aux malfrats mille cachettes inaccessibles aux bateaux des marines, souvent trop imposants. Des îles et îlots, les écumeurs peuvent surgir, opérer dans les eaux étrangères – essentiellement malaisiennes et singapouriennes – avant de revenir chez eux – en Indonésie – où les Malaisiens ne peuvent les poursuivre. Reste alors à ce que l'information soit transmise suffisamment rapidement aux interlocuteurs indonésiens, qui doivent se trouver non loin, malgré leurs maigres moyens, pour continuer la chasse. Enfin, avec une longueur du détroit de plus de 900 km, les navires sont contraints de passer au moins une nuit dans ce « canyon maritime », pour le plus grand bonheur des bandits qui opèrent avant la lever du jour. À ces considérations naturelles et légales s'ajoutent l'étincelle de départ, à savoir les crises économiques et politiques de 1997 et 1998, surtout en Indonésie, quand Jakarta a dû se préoccuper avant tout de démocratisation et de demandes d'autonomie à la chute de l'autocrate Suharto. Le « vide stratégique » qui a fait suite au retrait des marines américaine et soviétique a mis en lumière l'absence de « pompier régional » susceptible de contrôler la propagation du fléau pirate. Par ailleurs, la corruption latente n'a fait qu'attiser les flammes tandis que le « miracle asiatique » des années 1990 permettait d'alimenter les pirates en cibles potentielles : le trafic maritime a en effet doublé dans le détroit de Malacca entre 1986 et 1992.

Le résultat y fut une hausse importante de la piraterie dès les années 1990, surtout au cœur des zones de développement, comme dans les îles Riau, au sud de Singapour, au point le plus resserré du détroit. Un premier pic fut atteint en 2000, puis un second en 2003, avant la mise en place de patrouilles trilatérales par l'Indonésie, la Malaisie et Singapour en 2004. Aujourd'hui, les activités reprennent : en mer de Chine méridionale en 2009-2010, puis dans le détroit de Singapour en 2011⁹.

En plus des mesures prises en mer, il convient de s'attaquer, à terre, aux racines de ces crimes et délits millénaires. Cette piraterie fait-elle écho à une révolte sociale face à la situation socioéconomique dans les bidonvilles des îles indonésiennes de Batam et Bintan, grandes pourvoyeuses de pirates ? S'agit-il d'une fuite ou du rejet d'un système, à la manière de ce que certains ont voulu

9 International Maritime Bureau, *Piracy and Armed Robbery Against Ships. Report for the Period 1 January-31 December 2011*, London, ICC-CCS, janvier 2012, p. 5-6.

voir chez les soi-disant pirates anarcho-nihilistes des Caraïbes¹⁰ ? Ou bien faut-il voir la piraterie comme un modèle économique, fondé sur les entrepôts et la « taxation forcée », qui se perpétuerait depuis Srivijaya ? Mais surtout, au-delà des racines, en amont, peut-être faut-il à présent explorer en aval les circuits économiques liés à la piraterie du détroit de Malacca. De façon concrète, on y trouvera peut-être les motivations profondes des voyous des mers. Si ces activités illégales se révèlent rentables, des Indonésiens se décideront peut-être à passer à l'abordage.

La piraterie et le banditisme maritime sont-ils donc des activités lucratives ? Dans le court terme, oui – ce qui justifie la recherche de butins en mer – mais dans le long terme, non – ce qui explique pourquoi peu de pirates parviennent un jour à cesser leur activité illégale ; ils deviennent prisonniers de leurs méfaits, embourbés dans un cercle vicieux, toujours en recherche de liquidités, voire d'émotions maritimes.

202

LA PIRATERIE, UNE ACTIVITÉ RENTABLE... SUR LE COURT TERME

Aussi bien en ce qui concerne les communautés vivant auprès des pirates que des gangs structurés, à l'échelle locale ou régionale, la piraterie s'est révélée suffisamment lucrative pour susciter des vocations.

La piraterie des Robin-des-Bois-des-mers, une activité rentable pour les communautés villageoises

Ce sont tout d'abord les communautés villageoises au sein desquelles vivaient les pirates qui ont profité des butins. Deux cas peuvent être ici rapportés¹¹.

Winang vers Keramut (archipel des Anambas)

En mer de Chine méridionale, sur l'îlot indonésien de Keramut, au nord de Jemaja, principale île de l'archipel des Anambas, est niché un petit village de pêcheurs. En 2006-2007, les quelques dizaines de maisons sur pilotis ne bénéficiaient de l'électricité que de 18 à 22 heures. Les familles ne vivaient que de la pêche et devaient compter plusieurs heures pour relier Jemaja à bord de leurs frères embarcations. Ce kampong¹² niché au bout du bout de l'Insulinde abrite également une balise : celle de Mangkai. Celle-ci marque la sortie du détroit ou l'entrée en mer de Chine méridionale. Mieux : que l'on vienne de

10 À ce sujet, voir notamment Jean-Pierre Moreau, *Pirates : flibuste et piraterie dans la Caraïbe et les mers du sud (1522-1725)*, Paris, Tallandier, 2006, p. 18 et 321.

11 Les développements qui suivent ont pu, pour une grande part, être réalisés grâce à des entretiens menés sur place.

12 Ou *kampung*, village malais, souvent sur pilotis.

Malacca ou de la Sonde, les navires marchands doivent croiser au large pour rejoindre l'Asie du Nord-Est.

Dans les années 1990, un gang l'avait compris et avait montré la voie en établissant ses quartiers aux abords de l'unique passerelle en pierre du village. Le terrain était favorable aux hommes de Winang, son chef. D'une part, les villageois pouvaient légitimement se sentir oubliés du gouvernement central, bien plus intéressé par le développement pétrolier de l'île voisine située plus à l'ouest. La première école ne fut en effet bâtie qu'en 2006-2007 et, jusqu'alors, les habitants se sentaient plus proches des Malais de Malaisie, dont ils partageaient la langue, l'accent, voire la monnaie, que des Javanais, Minangkabau ou Bataks d'Indonésie, souvent en poste à Jakarta et même au sein de l'administration provinciale à Tanjung Pinang. D'autre part – et à l'inverse – les pirates leur témoignaient de l'attention. Le gang finança ainsi l'orchestre du village et un de ses membres, Lewa, y trouva même sa compagne. Dans ces conditions, les forbans purent longtemps opérer à leur guise dans cette île stratégique, coupée des centres économiques et administratifs bien que située à une heure en mer d'une des plus importantes autoroutes maritimes au monde. Winang se chargeait des allers-retours pour changer à Batam l'argent dérobé. Dato Nasir – qui faisait office de sage du village en 2006-2007 – évoquait cette cohabitation avec nostalgie. Plutôt que de devoir abriter des forces de l'ordre corrompues, il se montrait ravi d'avoir ainsi pu témoigner de la tradition d'hospitalité dont avaient déjà pu profiter les *boat people* dans les années 1980.

Syaiful Rozi vers Belakang Padang (îles Riau)

Ce dernier mérite encore davantage le surnom de Robin des Bois des mers. Son action s'est inscrite dans la durée au profit d'un village des îles Riau, au nord de Belakang Padang, non loin de Batam : Dapur Arang. Elle renvoie aux premières heures de ce qui est devenu le pivot régional de la piraterie sud-est asiatique, au sud de Singapour. Comme à Keramat, les pionniers de la flibuste y ont profité de la bienveillance et de la discrétion des habitants, du fait des avantages que ces derniers ont retiré, indirectement, des attaques en mer. Avec Mohammad Rasim, Adi Bulldog et Abdul Rachman, Syaiful Rozi représente la première génération de forbans. Wajah Syaiful Rozi bin Kahar est né vers 1951¹³. Originaire de Komerang, au sud de Sumatra, il arrive en 1981 pour tenter sa chance dans l'entreprise *Mac Dermott*, implantée à Batam. Là, on lui parle de Belakang Padang et d'un quartier où règne la débauche. Il y retrouve un ami de Sumatra qui lui présente Rachman. Il collabore, est arrêté, retourne

13 Les faits rapportés proviennent des entretiens réalisés à Dapur Arang ainsi que de Diah Purnomowati, « Perompak yang Halus dan Ramah », *Tempo*, 28 août 1993, p. 62.

à Batam puis en Malaisie pour trouver du travail. Suite à d'insupportables pressions policières, il décide de retrouver Rachman et la clandestinité ; il devient dès lors pirate à temps plein et s'impose peu à peu comme le chef. En 1983, il est de nouveau arrêté mais il réussit à s'enfuir. Il contrôle les opérations depuis Pulau Babi, une île dédiée à la prostitution située au nord de Belakang Padang, aux abords du village de Dapur Arang. Sa maison, composée d'une quinzaine de chambres, est un vaste bordel. D'anciens pirates, comme Miming, racontaient en 2004 que « Syaiful était un vrai chef ; à l'époque, il y avait plein de bars et de filles sur Pulau Babi ; on se réunissait chez Syaiful avant de partir en mer ». L'actuel chef – quasi autoproclamé – du village confirme : « c'était un type bien ». Ce notable habite d'ailleurs une ancienne maison de Syaiful où se réunissaient ses hommes. Ils étaient environ neuf, ce qui représentait le plus important gang de l'île, ne serait-ce qu'au regard du souvenir laissé. Grâce à ses butins, il a financé la construction de passerelles en bois et de baraquements, ce dont les habitants lui savent toujours gré. Il a aussi contribué à l'édification de la petite mosquée Nurul Isman de 35 m². En 2004, le vieil imam édenté se montrait aussi reconnaissant que peu disert. Cet ancien garagiste avait quitté le centre de Belakang Padang pour assumer sa vocation ; il est aujourd'hui ravi de profiter de cette salle de prière. Udin, un autre pirate de la première heure, toujours en activité dans les années 2000, certifie à son tour que Syaiful ne cherchait qu'à aider ses voisins, ce que confirme l'un d'entre eux, Yayan, dont la famille était honorée d'héberger chez elle des pirates, au gré des campagnes en mer. En 1992, Syaiful Rozi est arrêté en possession d'une arme à feu et doit faire de la prison à Tanjung Pinang, sur l'île de Bintan. Il y déclare ne plus vouloir retourner sur Pulau Babi. Son rêve est de monter une entreprise : la piraterie aurait été assez rentable non seulement pour le village mais aussi pour lui. Mais son histoire s'est ensuite brutalement achevée en 1995. Il aurait été assassiné par un gang rival à la suite d'un entretien accordé à des médias étrangers. Légende villageoise, ou réalité ?

En plus des villageois et de l'imam, les anciens comparses ont également profité de leur collaboration avec Syaiful Rozi. C'est le cas de Thamrin et Iwan Maryono. Le premier a certes été arrêté, mais il s'est depuis reconverti dans la restauration et a pu investir dans la vente de fruits de mer. Quant au second, il a longtemps épaulé Syaiful. En 2004, il a pris la tête de la très mystérieuse et influente guilde des bateaux taxis de Belakang Padang. Comme Thamrin, il a délaissé Dapur Arang pour gagner le centre de l'île de Belakang Padang et ses quartiers plus résidentiels, non plus sur pilotis mais sur la terre ferme. Agus est lui aussi un ancien de la bande. Il est devenu un pieux notable de Belakang Padang. Selon lui, ses anciens confrères pirates ont tous trouvé un bon métier.

Il a existé à Belakang Padang d'autres figures marquantes mais parfois moins appréciées par la communauté villageoise : Bulldog et David en font partie. Pour leur gang comme pour les détournements de navires ou de barges en général, les profits étaient dans ces cas précis réservés à de petites cliques. Celles-ci avaient souvent récemment immigré dans les Riau suite aux projets de zones franches et de développement économique, surtout aux abords de Batam.

La piraterie des parrains, une activité rentable pour les gangs

D'un point de vue criminel et non plus communautaire, la piraterie se révèle rentable non seulement pour les petits gangs locaux mais aussi pour ceux à dimension régionale.

À l'échelle locale vers Belakang Padang

À Belakang Padang, surtout après Syaiful Rozi, deux groupes de pirates ont profité de la piraterie dans les années 1990, voire 2000. En premier lieu, il convient d'évoquer le cas d'Adi Bulldog. Avec son frère Anto Jimmy, ce Madurais aux allures brutales, qui lui ont valu son surnom, constitue un binôme comparable à celui des frères Barberousse au ^{xvi}^e siècle : à l'un la gestion habile des affaires crapuleuses, à l'autre la férocité et la violence, voire des pouvoirs surnaturels qui le rendraient insensible, dit-on, aux coups de poignards. Peu à peu, depuis leur arrivée dans les années 1980, tous deux ont fait main basse sur l'île de Belakang Padang – et non pas seulement le kampong de Dapur Arang – où ils ont opéré comme des potentats locaux en imposant leur loi et en rivalisant directement avec l'État. Cette île, plantée au nord-ouest de Batam et au sud-ouest de Singapour, n'abrite aucun siège administratif ni aucun port. On ne vient ni s'y réfugier, ni s'y enrichir. Nul vestige ne signale de quelconques présences anciennes. Les villageois s'accordent pour mentionner la présence de quelques pirates dès les années 1960 et 1970. À cette époque, racontent les grands-mères, Batam n'était recouverte que de forêt. Belakang Padang était la capitale administrative. Les palmes suffisaient à recouvrir les cabanons. Aujourd'hui, l'île incarne la fracture entre l'Asie qui réussit et celle qui stagne, entre l'Asie du miracle asiatique et celle des oubliés de la croissance. Le terrain était donc vierge et propice au développement de la piraterie, à plus grande échelle que sous l'influence de Syaiful Rozi, et à quelques encablures de Batu Berhenti, le point le plus resserré des détroits de Malacca et de Singapour.

À écouter les très discrets témoignages des habitants, il s'est établi au cours des années 1990 un système féodal marqué par la peur et la centralisation. Tous les gangs de l'île – environ cinq à six composés chacun de sept à huit personnes – devaient rendre des comptes à Bulldog et son frère. Leurs affaires ont prospéré pour finalement englober la piraterie, deux magasins de CD sur Belakang

Padang ainsi que cinq discothèques – soit un bordel à Pulau Babi et quatre établissements à Batam – sans compter les jeunes et jolies filles qui circulaient non loin de leurs bureaux sur la rue du marché ainsi qu’aux abords de leur bâtisse à Batu Gajah – le rocher de l’éléphant – au sud de l’embarcadère de Belakang Padang. C’est à eux deux que profitait le crime en mer. Ils comptaient des généraux parmi leurs relations et les policiers faisaient office de gardes du corps.

Belakang Padang – et plus exactement le village de Syaifu Rozi, au nord : Dapur Arang – a abrité un autre gang qui a lui aussi prospéré dans les années 1990. Il était composé d’*orang buton* venus du sud de Sulawesi ; tous avaient répondu à l’appel des sirènes du mirage économique à l’heure du projet des années 1990 de « triangle de croissance » entre Singapour, l’État de Johor en Malaisie et la province des Riau à Singapour, ou Triangle SIJORI. Ce groupe était peut-être le seul à opérer de façon autonome par rapport à Bulldog. Il était regroupé autour de la maison de David, le chef, un ancien comparse de Syaiful Rozi qui fut un temps marié avec la fille du chef auto-proclamé de Dapur Arang, preuve des collusions et du mélange des genres dans ces marches de l’archipel indonésien. En plus de David, d’autres chefs de file *buton* étaient basés sur l’île voisine de Karimun, légèrement plus à l’ouest. De Karimun et Belakang Padang, ce gang encadrait donc d’ouest en est le chenal Philippe que doivent emprunter les navires qui transitent dans le détroit de Malacca.

Dans les années 2000, David a accompagné la baisse des activités à Belakang Padang. Est-ce dû à l’âge ou aux départs, voire aux reconversions, de ses anciens complices ? Toujours est-il que lui aussi a décidé de rentrer sur sa terre natale, à Sulawesi, pour s’y lancer dans la culture du poivre. Comme pour Bulldog, les affaires semblent avoir été suffisamment florissantes en mer pour permettre de tels projets et une vie après la piraterie.

À l’échelle régionale dans l’archipel des Riau

Aux pirates des îles, comme à Belakang Padang, souvent immigrés de longue date, s’opposent les gangs basés dans les villes, à Batam même, dirigés de l’étranger et beaucoup plus audacieux, jamais rassasiés. Car la piraterie est multiforme. Au banditisme – ou « vol à main armée mineur » comme disait l’Organisation maritime internationale (OMI) suite à un voyage d’étude dans le détroit de Malacca en 1993 – il convient d’ajouter le cas des « bateaux fantômes »¹⁴ – ou « détournement criminel aggravé », toujours selon l’OMI¹⁵. Certes, un simple

14 Les bateaux capturés sont repeints ; les gangs leur donnent une immatriculation fictive, puis les déroutent vers des ports où les marchandises peuvent être vendues sur des marchés parallèles.

15 Maritime Safety Committee, *Report of the Group on the Malacca Strait Area*, Kuala Lumpur/ Singapour/Jakarta, IMO, 1993, p. 14-15.

bandit des mers comme Marcus Uban, venu de l'île de Florès, a écumé les eaux aux abords des secteurs urbains de Batam dans les années 1980 avant d'y ouvrir un bar karaoké et d'organiser des combats de boxe sur cette île située au cœur des zones de développement, entre usines et *resorts*. Toutefois, les cas les plus fameux de réussite pirate, suite à détournements, sont le fait d'étrangers venus profiter des facilités logistiques à Batam, dans le *limes* entre nord et sud, au cœur du détroit de Malacca, poumon du miracle asiatique.

L'arrestation en 1999 de M. Wong a permis de mettre en lumière ce type de détournements. Son bateau, le *Pulau Mas* (l'île d'or), lui servait de poste de commandement pour ses activités en mer de Chine méridionale. À bord, les forces de l'ordre retrouvèrent du matériel destiné à capturer et à transformer les navires en bateaux fantômes : quinze armes à feu, quatorze masques, trois couteaux, de la peinture et des tampons pour falsifier les documents. Les informateurs contactaient M. Wong et lui signifiaient la position des navires à attaquer. C'est ainsi que vingt et un bateaux ont disparu entre novembre 1996 et fin 1998¹⁶, parmi lesquels l'*Atlanta*, le *Petro Ranger*¹⁷, le *Pendopo* et le *Plaju*. L'une des premières attaques a visé le *Suci*. Elle s'est déroulée à l'est de Singapour, légèrement au nord de Bintan. Quinze des dix-sept hommes d'équipages furent jetés à la mer sur de frêles radeaux¹⁸. En pratique, une fois le bateau capturé, M. Wong remplaçait l'équipage. Dès que le navire entrait dans les eaux internationales, ses hommes étaient informés de la route à suivre *via* un téléphone satellite.

M. Wong a été condamné à six ans de prison en 1999, notamment pour faux et piraterie¹⁹. D'évasion mystérieuse en incendie soudain de sa geôle, il a finalement été possible de le rencontrer en mars 2002 dans sa prison indonésienne de Pekanbaru, à Sumatra, après son transfert de la prison de Batam. Il n'aspirait plus qu'à rejoindre sa famille à Singapour. Au milieu des gardiens, son sourire se figeait seulement à l'évocation de Ling Sau Pen, un homme d'affaire de Hong Kong, probable chef du gang pour lequel il opérait²⁰. Ce syndicat aurait rayonné de Johor Baru en Malaisie jusqu'à Taiwan. Ses adjoints auraient été Tan Chan San à Johor Baru, Chang Kee Ming à Hong Kong et Wang Yi Lung à Taipei²¹. Abandonné par ses commanditaires au moment de son procès, M. Wong craignait pour sa vie. Sa remise en liberté l'effrayait. Dehors, il savait ce qui l'attendait : au mieux l'abandon, au pire la vengeance. Depuis, aucune nouvelle ne nous est parvenue.

16 « Who is Mr. Wong? », *Hong Kong Shipping News International*, 2 août 1999.

17 Lire le témoignage du capitaine du navire, Ken Blyth, *Petro Pirates: The Hijacking of the Petro Ranger*, Sydney, Allen and Unwin, 2000.

18 Marcus Hand, « Mastermind nabbed », *The Shipping Times*, 4 février 1999.

19 « Piracy attacks worldwide up 50% », *The Shipping Times*, 22 octobre 1999.

20 Entretien avec M. Wong, pirate emprisonné à Pekanbaru, Sumatra (Indonésie), le 26 mars 2002.

21 Andreas Harsono, « Dark Alliance Rules the High Seas », *The Nation*, 13 avril 1999.

Ensuite, une fois mis en place le code ISPS²² sous la pression de l'OMI en 2002, les pirates se sont méfiés des navires marchands de gros tonnage, mieux protégés. Ils se sont attaqués à des bateaux de plus petit tonnage, notamment des barges et remorqueurs, lents et bas sur l'eau, donc vulnérables. Les regards se sont alors tournés vers le sud-est de la Thaïlande où des barges ont été retrouvées sous d'autres noms et immatriculations. À cette même époque, au milieu des années 2000, on racontait que des pirates thaïlandais opéraient au sud de la mer de Chine méridionale, vers l'archipel indonésien des Anambas. Plus tard, à la fin des années 2000, plusieurs barges détournées ont été retrouvées aux Philippines. Les connections avec les pirates du détroit de Malacca demeurent pour l'heure au stade de l'hypothèse.

LA PIRATERIE, UNE ACTIVITÉ PAS ASSEZ RENTABLE... SUR LE LONG TERME

208

S'agissant de rentabilité et de calculs, pour les pirates l'argent n'est pas toujours l'unique critère. En plus de ne pas rapporter suffisamment, l'absence d'activités pirates laisse souvent insatisfaits les appétits criminels des chefs de gangs.

La piraterie, insuffisante pour s'installer

Pour les simples hommes de main, par manque de revenus ou d'éducation, il a souvent été difficile de survivre à la fin des abordages.

L'homme de main des villes : entre désespoir et dettes

Dans les villes, les pirates sont souvent plus désespérés et plus ambitieux. À la différence de leurs collègues des villages côtiers, adeptes du simple banditisme, il n'a jamais pu être réellement question de retraite. De cette vérité, deux cas feront foi tant la chose abonde en preuves.

Sastra est un trentenaire originaire des montagnes du pays batak, au nord de Sumatra. Ce fils de paysans n'avait aucune prédisposition pour les activités maritimes, légales ou pas. Dans les années 1990, comme tant d'autres, il a suivi sa famille pour trouver un emploi au cœur du Triangle de croissance SIJORI, côté indonésien, parmi les parcs industriels bourgeonnants de Batam : sous l'effet du miracle asiatique, et suite aux efforts de l'ancien vice-président et président indonésien Habibie, la population de cette île est passée de quelques milliers d'habitants dans les années 1970 à près d'un million en 2010. Dans ces conditions, toutes les demandes d'embauche n'ont pu être acceptées. À défaut, depuis dix ans, Sastra devait quotidiennement se lever au milieu de la nuit

22 *International Ship and Port facilities Security* ou Sûreté internationale des bateaux et des installations portuaires.

pour travailler au petit matin sur un marché poussiéreux. Amer, il était une proie facile pour être recruté par les bandes de pirates. Il a ainsi participé à des détournements et campagnes d'abordage du côté des puits de pétrole de Balikpapan, à l'est de Bornéo. Ces attaques étaient payées entre 17 000 et 35 000 euros, ce qui est colossal dans une région où le salaire mensuel minimum ne dépassait pas les 100 euros dans les années 2000.

Malgré tout, les profits gagnés n'ont pas suffi. Ont-ils été dilapidés ? Toujours est-il qu'en 2008-2011, Sastra et sa famille vivaient toujours dans une maisonnette couverte de tôles ondulées percées, au cœur d'un bidonville, sur une hauteur de Batam, dans le quartier de Seraya. Alors que beaucoup, dans les campagnes, préféreraient mettre entre parenthèses leur carrière de pirate, notamment à cause des patrouilles mises en place, Sastra se disait en *stand-by*, à la disposition d'éventuels parrains en recherche de main-d'œuvre. La venue d'un nouveau-né en 2008 et l'expulsion de son premier logement ne firent qu'empirer sa situation financière. Désespéré, il prit part au cambriolage d'une usine à Singapour en 2011, ce qui lui valut quatre mois de prison. Aujourd'hui, Sastra travaille toujours sur son marché de Batam, en attendant un éventuel projet de détournement.

Sidnen était l'un de ses comparses ; il est originaire de Florès, à l'est de Bali. Lui aussi était venu chercher du travail, mais il a dû se rendre à l'évidence et partir en mer chercher l'argent escompté. Interpellé à la fin des années 1990, il a perdu un œil dans une bagarre qui a dégénéré avec la police. Il travaille actuellement comme vigile d'une zone commerçante mais reste inquiet pour l'avenir de sa jeune famille.

De façon plus générale, même si les candidats au crime semblent moins nombreux – notamment suite aux mesures locales qui limitent l'arrivée à Batam de personnes étrangères à l'île –, on en trouvait encore en 2009-2011 dans certains cafés de l'île bien connus des recruteurs. Une certitude : ceux qui ont bâti sinon leur richesse, au moins leur capital familial, sur la piraterie demeurent très rares. Il en va de même pour les pirates des kampongs, même si certains ont pu investir à temps.

L'homme de main des kampongs : le défi de l'épargne

Comme le rat des champs, le forban des mangroves préfère le calme des jetées en bois plutôt que l'appât du gain jamais assouvi. Il en existe donc qui ont réussi à tourner la page à temps. C'est le cas d'Ori, un trentenaire qui, pour bâtir sa maison sur pilotis en face de Belakang Padang et afin de s'offrir un mariage digne, a dû partir en mer trouver le financement manquant. Mais, une fois les enfants nés, il a fallu prendre moins de risques. Il a donc décidé de reprendre des études de marine marchande à Jakarta, quitte à se retrouver, à l'avenir, face à des pirates somaliens, nigériens, voire indonésiens. De même, Yanti, membre du

gang *buton* (cf. *supra*), a investi ses quelques gains non seulement dans quelques pilules d'extasy mais surtout dans un sampan, ce qui lui permet d'être à présent bateau-taxi à son compte, entre Batam et Belakang Padang, sans devoir louer son embarcation pour travailler. Pour arrondir ses fins de mois, il tire profit de son expérience au sein de la piraterie d'une manière plus originale, en revendant ses souvenirs aux journalistes de passage et en proposant des reconstitutions sur les îles désertes voisines.

210

En dehors de ces anciens hommes de main plus lucides et prévoyants que la moyenne, beaucoup n'ont pas su prendre le virage de la reconversion. Certains se sont endettés, car planifier une attaque implique d'acheter du pétrole, voire de louer une arme à feu. Si l'équipe revient bredouille – par manque de préparation ou parce qu'elle a affronté des équipages zélés et entraînés à se défendre – tout cet investissement devra être remboursé. Autre possibilité souvent entendue : les pirates flambent et dépensent leur part du butin au cours de virées jakartanaïses, entre le stupre et la fornication. Quelques prostituées de luxe, de la drogue, de l'alcool, un billet d'avion en première classe, et c'est le retour à la case départ pour beaucoup de ces jeunes malfrats souvent livrés à eux-mêmes. Parmi eux, Miming, rebaptisé Alex en 2003-2004 pour échapper à la police qui le recherchait, est un éternel célibataire de Dapur Arang, au nord de Belakang Padang. Il fut l'un des premiers pirates des années 1980 et 1990. Dans les années 2000, il restait un voleur à la petite semaine, tantôt de câbles et de cuivre, tantôt de biens d'équipages, entre deux parties de pêche dans le détroit de Singapour.

Demeurent ceux qui ont au moins tenté de raccrocher. À la différence de leurs compères des villes, l'arrivée d'un enfant les assagissait plutôt que d'attiser leur soif de gain. Ils redoutaient que ceux-ci voient un jour leur père croupir en prison. Lucides, ils savaient que leur progéniture aurait la chance de suivre des études, ce qui leur fut interdit alors qu'ils grandissaient à l'ombre des cocotiers dans ce qui n'était pas encore un agrégat de zones franches ou économiques spéciales. Cependant, rattrapés par la crise économique de 2008-2009 et un ralentissement de l'activité économique de l'archipel des Riau en 2009-2010, leurs efforts n'ont pas profité des soutiens escomptés, dans un environnement local encore profondément marqué par la corruption. Certains, comme Norman, ont donc replongé. En 2010, ce dernier aurait suivi un gang jusque dans l'archipel des Natunas et le nord-ouest de Bornéo, un semestre durant, alors que des activités pirates étaient justement signalées dans cette zone par l'*Intelligence Sharing Centre*²³ de ReCAAP²⁴.

23 Centre de partage du renseignement.

24 *Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against ships in Asia* ou Accord de coopération régionale pour combattre la piraterie et le banditisme maritime.

D'un point de vue matériel, il arrive donc que la flibuste ne soit pas assez rentable et pousse les hommes du rang à perpétuer leurs forfaits. En revanche, si d'autres – les hauts gradés de la piraterie – n'en ont jamais assez, c'est surtout du point de vue des émotions. La piraterie représente le sel de leur vie. Sans parler de motivations idéologiques – utopiques, religieuses, sécessionnistes ou politiques –, il ne s'agit que d'un épanouissement personnel contre lequel il est difficile de lutter.

Le chef de file des villes : jamais totalement satisfait

M. Pang – ou Phang – est un quinquagénaire malaisien bedonnant. À le croiser dans les rues de Batam, rien ne laisserait croire qu'il s'agissait du principal parrain de la piraterie malayo-indonésienne, lovée dans les îles malaises de Sumatra, entre la province des Riau et la province de l'archipel des Riau, au sud de Singapour. De là, il a géré dans les années 1990 et 2000 non pas des actes de banditisme mais des détournements. On racontait qu'il savait attendre une augmentation des cours du pétrole avant de s'adonner à une attaque de *tanker*, afin de gagner davantage à la revente de la marchandise volée. Il était surtout très apprécié de ses hommes. Certains racontent comment, plus d'une fois, il est allé graisser la patte de gardiens de prisons peu scrupuleux afin d'accélérer la libération de ses protégés.

Une fois acquis les renseignements nécessaires à l'abordage, souvent grâce à des agents infiltrés dans les compagnies maritimes, M. Pang lançait trois de ses recruteurs dans les îles des Riau pour y embaucher des hommes. Puis ceux-ci se rassemblaient dans un des nombreux hôtels de passe, où le parrain envoyait l'argent qui permettait la location d'armes à feu et l'achat de carburant. Après le détournement, les pirates remettaient le navire à un autre équipage, inconnu d'eux, à l'abri d'une crique déserte. Les activités étaient particulièrement cloisonnées, racontent les anciens : M. Pang faisait jouer ses réseaux régionaux pour revendre les cargaisons sur des marchés parallèles. Un ancien marin à Batam a ainsi raconté en 2007 comment un gang pirate l'avait recruté pour se rendre à Bangkok puis pour embarquer sur un porte-containers. À son bord, il avait croisé en mer de Chine méridionale, donnant rendez-vous à d'autres navires marchands qui venaient acheter ou se procurer les containers préalablement dérobés.

M. Pang a été arrêté au début des années 2010. Ce touche-à-tout du crime a été impliqué à Batam dans une affaire immobilière particulièrement opaque. Cependant, aucune enquête n'a été menée en profondeur sur ses activités pirates. Cet oubli soudain de la part des autorités locales rappelle les activités illégales de Bobby, un parrain d'une île voisine, à Bintan : après s'être adonné

à la prostitution, aux trafics clandestins et aux paris illicites, il s'est tourné sans inquiétude vers la vie politique en devenant le président de l'assemblée locale et sans jamais oublier l'appât du gain. S'agissant de M. Pang, un successeur a pris le relais tandis qu'un rival sème le trouble : ce sont ses trafiquants qui auraient été confrontés aux pirates de David (*cf. infra*). Dès lors, si aucune arrestation n'entrave leurs activités, les parrains de la piraterie ne les cessent que rarement.

Le chef de file des kampongs : la nostalgie des années en mer

212

Après vingt ans de succès en piraterie et en affaires (*cf. supra*), Bulldog a pu se racheter une conduite en même temps qu'une maison à Banten dans le pays sundanais, à l'est de Java. Son pèlerinage à la Mecque en a fait un *haji* ce qui lui permet d'asseoir un peu plus son statut de notable. Il a même ouvert une *pesantren* – école coranique – pour expier toutes ses fautes passées. Ces investissements du cœur n'empêchent pas au corps d'aller s'exercer sur la piste de danse du *Pacific* à l'occasion de ses crochets dans la région. L'ancien pirate possède des parts dans cette discothèque située à Batam, où s'échangent allègrement des pilules d'ecstasy. Les petites chambres dédiées au karaoké lui font office de bureau. Dans l'ombre, il fait également payer un tribut à la plupart des marchands du quartier de Jodoh à Batam. En quelques années, ses affaires ont donc débordé de la piraterie et de la seule île de Belakang Padang où demeurait encore son frère en 2007. Il ne s'est pas totalement « rangé des voitures » – ou des sampans.

En 2010, on le disait parfois de passage sur son ancienne île de la Tortue pour y faire pression auprès des autorités locales où les rotations et mutations seraient plus élevées qu'ailleurs à Batam. Bulldog n'a donc pas perdu son influence. Des abordages en sampans jusqu'à la gestion de l'île, l'ascension aura été fulgurante et se sera comptée non seulement en roupies mais aussi en terme de poids sur la scène politico-administrative locale. Après la tentation non de Venise mais de Banten, Bulldog est revenu à ses premières amours criminelles.

Il en va de même pour David que l'on avait quitté en partance pour Sulawesi et ses poivriers (*cf. supra*). Mais chassez le pirate, il revient au galop. Ce fut tout d'abord son frère Kamili que l'on a signalé de retour à Dapur Arang, au nord de Belakang Padang, en 2009. Ses voisins, fatigués par la débauche de ses compères, avaient surnommé sa maison et son voisinage « Texas ». Ces *desperados* du détroit de Malacca se réunissaient dans une des cabanes sur pilotis pour y planifier des campagnes en mer, plusieurs jours durant. La bande de Kamili aurait ainsi été à l'origine des attaques menées au large des îles Tioman puis de l'archipel des Anambas, plus à l'est, au fur et à mesure que la Malaysian

Maritime Enforcement Agency (MMEA)²⁵ se faisait de plus en plus pressante. À la manière des pirates somaliens, elle opérait à partir d'un bateau-mère en bois, le temps de lancer quelques attaques, essentiellement pour voler les biens de l'équipage.

Dans sa lignée, David lui-même est finalement revenu à Dapur Arang, sans doute guère exalté par ses poivriers de Sulawesi. Lui qui était autrefois particulièrement craint et qu'il n'était pas question d'approcher, a repris du service vers 2010. Sa trace se perd ensuite dans une affaire assez opaque au large de Batam. Lui – ou l'un de ses équipages – aurait attaqué un bateau de contrebandier indonésien. Indirectement, c'est ainsi la rivalité entre deux gangs – d'une part celui de David, rattaché à un parrain plus puissant, d'autre part celui des contrebandiers – qui aurait été mise en lumière. Des éléments corrompus de l'armée indonésienne, à la solde de ces deux gangs, auraient été impliqués. L'affaire aurait abouti – sous forme de règlement de compte – à l'arrestation de David. Des enquêtes sont à ce jour encore en cours. En ce qui nous concerne, une chose est sûre : David ne se contentait pas de ses faits d'armes passés : peut-être d'un point de vue pécuniaire et sans doute à cause de l'excitation des attaques à mener, ce « Tonton flingueur » des mangroves et détroits n'a pas hésité à retrouver la vie sur pilotis, entre machettes et sampans, avec vue sur Singapour, son détroit et ses tankers.

Poursuivre la traque jusque dans les banques

En conclusion, la piraterie n'apparaît que très irrégulièrement rentable : elle l'est suffisamment pour commencer mais pas assez pour s'arrêter, car les hommes de main ne parviennent que rarement à en tirer profit à long terme. Quant aux chefs de gangs, il s'agit pour eux d'une vocation dont il paraît difficile de se défaire.

L'objectif consiste donc à peser sur les coûts engendrés par la piraterie auprès des malfaiteurs et à dissuader davantage ceux qui s'adonnent à ce crime quasiment par goût et passion – ou addiction ? – en parallèle à leurs activités principales. Au regard du rapport risque/bénéfice, un tel passe-temps devrait leur paraître déraisonnable. Cette mission de dissuasion revient aux forces de l'ordre, au système judiciaire mais aussi aux médias pour relayer la menace ainsi que sa crédibilité.

²⁵ Agence de répression maritime malaisienne.

Les circuits financiers de blanchiment d'argent sale doivent aussi être surveillés, notamment à Singapour, un territoire réputé pour son opacité bancaire²⁶. Cependant, les détournements de navires marchands se font de plus en plus rares en Asie du Sud-Est et les sommes engagées n'atteignent pas les montants de la piraterie en Somalie, où Hillary Clinton avait appelé à un meilleur suivi de l'argent des rançons. Il n'en demeure pas moins que si la recherche académique s'intéresse de plus en plus au volet terrien de la piraterie, ses circuits en aval – et non plus les seules racines en amont – demeurent encore largement inexplorés. Ici, la loi du silence succède à la loi de la mer.

²⁶ Le *Financial Secrecy Index* classait en 2011 Singapour comme la sixième place financière la plus opaque au monde (en ligne : <https://fsi.taxjustice.net/Archive2011/index.php?id=2> consulté en août 2020 ; anciennement <http://www.financialsecrecyindex.com/2011results.html>, consulté en septembre 2012).

PIRATERIE SOMALIENNE ET LITTORAL SOMALIEN : RAPPORT AMBIGU, PARADOXE ET DÉVELOPPEMENTS

François Guiziou et Florian Fontrier¹
Doctorant en géographie à l'université de Nantes
et doctorant à l'université Paris-Sorbonne

La piraterie somalienne², apparue dans la première partie des années 1990 et rendue célèbre par son expansion brutale au cours de la période 2005-2011, a entraîné des réactions politiques et médiatiques d'une rare ampleur. Loin de perturber l'économie maritime mondiale, elle ne remet aucunement en question les principales voies maritimes indo-océaniques. Les cibles des pirates, à savoir les marins et les bâtiments de toutes nationalités, font de la piraterie somalienne une économie de l'enlèvement. Masqués par les intérêts géostratégiques énergétiques ou liés au trafic de conteneurs qui transitent par le golfe d'Aden et l'océan Indien, ces agissements sont loin d'être une menace pour la mondialisation dont ils semblent plutôt être un épiphénomène. Ses origines, son modèle économique et son intégration par le monde maritime – assurances, protection des compagnies, politique et réponse internationales – peuvent permettre de décrire l'activité comme une composante propre de la réussite et de la densification des routes qui côtoient les rivages somaliens. Les pirates, en en captant indirectement le flux, bénéficient, de manière certes délictueuse, de ce commerce, et créent en même temps une connexion tout aussi nouvelle qu'atypique entre le rivage somalien et le système-monde.

Arguant des origines somaliennes des pirates, le truisme qui propose pour solution une action à terre pose une série de questions sur le rapport qu'entretiennent réellement les Somaliens, et plus largement le monde somali, avec le littoral. L'idée est trop belle pour ne pas être relevée et alimenter copieusement l'évidence d'une piraterie originaire de Somalie : le défunt État

1 François Guiziou, laboratoire Géolittomer (UMR-6554, LETG), membre de l'ARESÆ (Association française pour le développement de la recherche scientifique en Afrique de l'Est) ; Florian Fontrier, « Archéologie des pays d'Islam », membre de l'ARESÆ.

2 Le terme *piraterie* est entendu dans son sens non juridique, en tant que « brigandage maritime » sans sous-entendus ou préoccupations quant aux débats actuels. La définition retenue ici est celle du Centre national de ressources textuelles et lexicales, consultable en ligne : <http://www.cnrtl.fr/definition/Piraterie>.

est littoral, doté d'une côte de 3 000 km de long, pour un périmètre total de quelque 5 400 km. Cela en fait un espace péninsulaire ouvert sur l'océan Indien et son appendice nord-est, le golfe d'Aden. Mais ce constat morphologique, tout comme le lien naturel établi par certains entre pêches traditionnelles et piraterie, n'est pas un élément déterministe qui fait des Somalis des pirates ; il tend même à être infirmé par l'étude historique, ethnographique et géographique du littoral somalien et de sa pratique par les Somalis. Sans doute, l'effondrement de l'État autoritaire du président Siyaad Barre et l'incapacité de la communauté internationale à offrir une solution raisonnable et réaliste par rapport au contexte particulier du monde somali ont-ils amplifié l'image d'un territoire en désordre permanent, duquel ne pouvaient jaillir que criminalité, famines et violence.

216

Cet article vise, à travers quelques éléments historiques et géographiques, à montrer le rapport que les Somalis entretiennent avec leur territoire et avec leur littoral, lien ambigu pour une société de pasteurs nomades simplement adossée à un rivage. L'ensemble de ces constats et éléments permet de s'interroger sur le paradoxe de l'émergence d'une piraterie, fait littoral et maritime, dans une société de nomades tournés vers l'hinterland, l'arrière-pays somali. Ce paradoxe est explicable par le caractère particulier de la culture somalie et de l'activité de piraterie pratiquée qui permettent d'aller plus loin qu'une lecture liant misère et criminalité maritime.

POPULATION, HISTOIRE DU PEUPEMENT ET VIE NOMADE EN PAYS SOMALI

Histoire du peuplement somali

Le premier constat qu'il convient d'établir tient au caractère original du peuplement du littoral par les Somalis, peuplement qui résulte de l'histoire de ce peuple et de sa vie pastorale nomade. L'archéologie et les textes ont montré que, jusqu'à l'Antiquité tardive, la région n'a pas connu d'activité humaine importante. Les expéditions égyptiennes mentionnent certes le pays de Punt dont la localisation est encore l'objet de controverses ; des écrivains comme Pline ou Artémidore évoquent la présence des Ichtyophages et des Troglodytes sur les côtes³ ; mais, quoi qu'il en soit, le peuplement général de la corne de l'Afrique répond à l'interaction qui existe entre cinq grandes aires de diffusion de populations.

La première, la plus importante, occupe l'ensemble abyssin. Partie du haut plateau septentrional, elle essaima sur le haut plateau méridional ainsi que sur

3 George William Murray, « Troglodytica: The Red Sea Littoral in Ptolemaic Times », *The Geographical Journal*, mars 1967, vol. 133, n° 1, p. 24-30.

ses contreforts au sud et à l'est. À partir du IV^e siècle avant J.-C., les populations sont rassemblées sous l'égide de l'empire d'Aksum. Au VI^e siècle après J.-C., lorsque celui-ci décline, un vide se crée qui est rapidement comblé au nord par une nouvelle entité chrétienne et, deux siècles plus tard, au sud par une influence musulmane. Séparés par la religion et les traits culturels qui en résultent, ils peuvent cependant être rassemblés dans un même groupe d'expansion de peuplement. Au XVI^e siècle, après la guerre menée contre l'empire chrétien d'Éthiopie par l'émir de Harâr, les musulmans sont balayés par les invasions oromo venues du sud jusqu'à ne plus être représentés, semble-t-il, que par une population minoritaire, les Argobba.

Au nord et au nord-est, entre l'actuelle Asäb et Berbera sur la côte et dans l'arrière-pays, alors nommé Îfat, s'étend le territoire des Afars avant que les Somalis ne les repoussent jusqu'au golfe de Tadjoura. Cette population, essentiellement nomade, constitue, avec leurs cousins Saho du nord, un deuxième groupe de diffusion de peuplement majeur que les textes évoquent sous les noms de *Dankal* ou d'*Adal*. Avant le XIII^e siècle, les connaissances à son propos sont assez vagues⁴ et limitées à l'identification de populations parlant la langue afar dans cet espace.

Dans la partie la plus méridionale de la corne de l'Afrique, quelques siècles avant notre ère, du sud du *ras* Hafun⁵ jusqu'à Zanzibar, les Zendj forment un troisième groupe de diffusion. Ce sont des Bantous qui occupent la région durant près de 1 500 ans. Vers la fin du III^e siècle déjà, l'inscription de Paikouli du Sassanide Nerseh mentionne un « pays des Zendj », pays sur les côtes duquel des immigrants et commerçants, arabes et persans, s'installent au fil des siècles jusqu'à donner naissance à la société swahilie. À l'intérieur des terres toutefois, l'étalement spatial de ces populations bantoues reste encore à l'état d'hypothèse.

Le *Livre des Zendj*, document du XV^e siècle, relate la poussée d'un quatrième groupe, la population oromo qui, venue de l'intérieur des terres, les repousse vers l'actuel Kenya. Installés entre les populations abyssines et bantoues, entre la région du lac Turkana et le fleuve Jubba, les Oromos déferlent au XVI^e siècle dans toute la péninsule est-africaine. Ces nomades en quête de nouveaux pâturages se sédentarisent en partie au contact des civilisations tournées vers l'agriculture qu'ils rencontrent et auxquelles ils s'assimilent partiellement, tout en repoussant une population littéralement coincée entre ces quatre premières entités, les Somalis.

4 Didier Morin, *Dictionnaire historique afar (1288-1982)*, Paris, Karthala, 2004, p. 10-12.

5 Le *ras* ou cap Hafun, ou *raas Xaafuun* en langue somalie, est une presqu'île qui forme le cap le plus oriental du continent africain, situé à quelques 150 km au sud du cap Guardafui, extrémité nord-est de la péninsule somalienne. Le mot *ras* traduit l'idée d'extrémité, de tête, qui, dans le cas d'une forme littorale, s'apparente à un cap.

Ces Somalis sont un peuple nomade dont les relations historiques avec les voyageurs étrangers se densifient très tardivement. Dans les textes anciens, les populations de la côte africaine entre le détroit de Bab el-Mandeb et le cap des Aromates, le cap Guardafui, sont appelées *Berberes*, terme le plus souvent retranscrit sous la forme *Barbares* ou *Berbères*. Il semble que les Somalis sont les descendants de ces populations, tout du moins de l'une d'elles⁶. Préférant les hauteurs de l'arrière-pays à un littoral qui ne se prête pas à la survie d'un peuple de pasteurs nomades, les Somalis sont longtemps restés ignorés, au point que le moment où une distinction s'opère entre Berbères et Somalis semble assez récent. Avant leur expansion, les Somalis se trouvent probablement entre le cap des Aromates et les hauteurs au sud de l'actuelle Berbera. L'hypothèse la plus plausible propose une expansion à partir des monts du pays *majeerteen*, à l'extrême nord-est de ce qui est devenu la Somalie moderne. Au XIII^e siècle, Ibn Saïd, qui ne mentionne pas encore les Somalis en tant que tels, affirme qu'ils ne dépassent pas le *ras* Hafun. De la même manière que pour les Zendj, ce que l'on sait des Somalis ou des populations proto-somalies se limite à la côte où ils sont ponctuellement présents, mais marginaux. Il reste malaisé de définir jusqu'où ils ont pu étendre leur territoire à l'intérieur des terres.

Vie nomade en pays somali

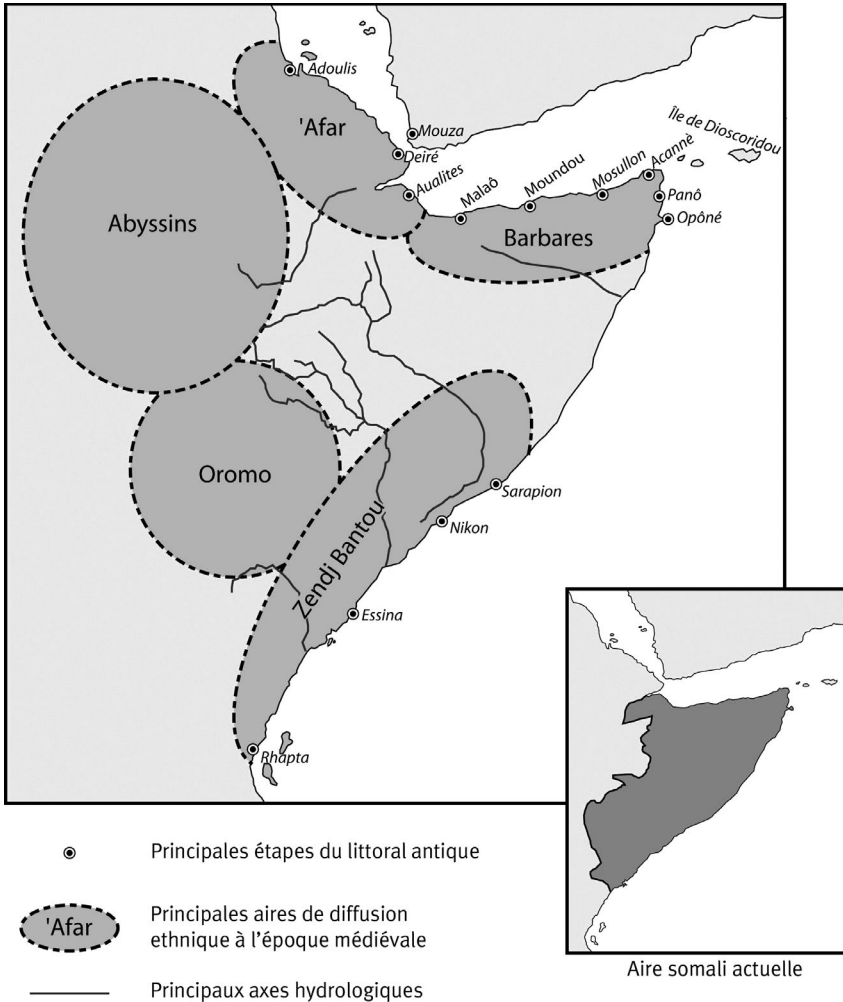
Les Somalis sont donc des pasteurs nomades, donnée fondamentale de leur pratique territoriale et du fonctionnement de leur société. Plus précisément, il s'agit de petits nomades, ne se déplaçant guère au-delà d'une centaine de kilomètres, lorsque le besoin en pâturages et en eau se fait sentir⁷. Ils élèvent des moutons et des chèvres, mais entretiennent surtout le premier troupeau de chameaux du monde, véritable cœur de l'économie traditionnelle.

La préoccupation principale sinon unique de toute vie nomade en milieu aride est la survie. L'eau et les pâturages déterminent une relation complexe qui lie l'homme, l'animal et le milieu⁸. Ces ressources nécessitent donc une gestion et une organisation sociales. Les Somalis, comme les autres peuples de pasteurs nomades, ne peuvent déplacer leurs troupeaux au hasard. La côte, aride sur une bande allant d'une dizaine à une centaine de kilomètres de large, ne dispose pas d'une végétation permettant à des pasteurs de nourrir leurs bêtes, ni de points d'eau en nombre suffisant. Ceux qui existent sont maigres et rarement faciles

6 Jean Dorese, *Histoire sommaire de la corne orientale de l'Afrique*, Paris, Geuthner, 1983, p. 115-202.

7 Ioan M. Lewis, *A Pastoral Democracy: A Study of Pastoralism and Politics among the Northern Somali of the Horn of Africa*, Oxford, Oxford University Press, 1961.

8 Brigitte Thebaud, « Politiques d'hydraulique pastorale et gestion de l'espace au Sahel », *Sociétés pastorales et développement*, Paris, ORSTOM Éditions, 1990, p. 14-18.



Carte 1. Étapes littorales antiques et diffusion du peuplement est-africain à l'époque médiévale

d'accès du fait de l'indigence des précipitations et des écoulements. N'ayant jamais envisagé de puiser dans leurs ressources halieutiques, ils n'ont aucun intérêt, du moins dans le cadre d'un pastoralisme, à fréquenter le littoral, si ce n'est pour faire vivre un modeste commerce essentiellement composé des surplus de l'élevage. Les Somalis vivent littéralement le dos à la mer, préférant s'installer dans les hauteurs de l'arrière-pays qui offrent rapidement un *bush* suffisant pour alimenter les troupeaux et un nombre de points d'eau acceptable. Dans cet univers, les Somalis se sont forgé un tempérament individualiste à l'extrême. Tout dans leur mode de vie alimente cette idée, jusqu'à leur loi coutumière, le *beer* [som. *xeer*]⁹. En effet,

9 Michael Van Notten, *The Law of the Somalis*, Trenton, Read Sea Press, 2005, p. 23-48.

les règles de partage qui se sont établies procèdent d'une loi traditionnelle qui vise exclusivement à garantir la vie, les biens et la liberté de l'individu. Le sol n'est la propriété de personne et son usufruit revient au premier occupant auquel il convient de demander le droit d'en user si nécessaire. Tout ce qu'il y a de plus classique chez des pasteurs nomades.

Pourtant, au fil des siècles, la côte a fait l'objet d'incursions ponctuelles, correspondant aux apparitions saisonnières puis peu à peu pérennes, de commerçants arabes, persans, chinois même, européens enfin, à la recherche de produits particuliers telles les gommes aromatiques, les plumes d'autruche ou les pièces d'ivoire. Quand ceux-ci eurent établi quelques routes commerciales vers le Nil et les plateaux éthiopiens, et en eurent organisé les exutoires, la présence somalie à proprement parler a augmenté. Elle fut cependant très longue à devenir significative. Finissant par s'installer marginalement dans les ports, les Somalis ne se sont en revanche jamais coupés du cœur de leur espace traditionnel – les territoires de pâturage en retrait des côtes – et ne pratiquent pas une vie littorale complexe et organisée.

220

Organisation de la population

De l'histoire méconnue du peuplement somali résulte une organisation spatiale particulière pour les deux entités majeures qu'il convient de distinguer : l'espace somali et l'État de Somalie. L'espace somali inclut l'ensemble des Somalis de Somalie mais aussi de Djibouti, d'Éthiopie et du Kenya sur lesquels il s'étend, tandis que la Somalie, abrite les nationaux somaliens avec une homogénéité ethnique rare en Afrique. Malgré cette homogénéité, la Somalie connaît une fragmentation territoriale avec l'émergence d'États autoproclamés à géométrie variable dont les rapports à un centre factice, le gouvernement fédéral de transition, sont au mieux ambigus, au pire calamiteux¹⁰. Au premier rang de ces États, le Somaliland et le Puntland concentrent certains espoirs du fait du calme relatif qui y règne. Suivent d'autres États plus modestes, protéiformes, et à l'existence parfois limitée dans le temps : Galmudug, Jubbaland, Makhir, etc. Intérêts économiques, claniques, religieux et ambitions personnelles modèlent ces États qui, autant que les produits de l'effondrement de la Somalie, sont l'affirmation de pouvoirs locaux fondés sur le caractère contractuel du droit coutumier.

Cette fragmentation spatiale rend difficile l'évaluation de l'économie et de la population. Les Somaliens, peut-être sept à huit millions des quelque dix millions

¹⁰ Christian Bader, *Le Sang et le lait. Brève histoire des clans somali*, Paris, Maisonneuve et Larose, 1999, p. 215-220.

de Somalis¹¹, se répartissent schématiquement selon deux oppositions, une exception, et le rapport entre ruraux et citadins particulièrement visibles sur les cartes de population. Il convient ainsi d'observer :

- le Nord face au Sud : un Nord pastoral semi-aride et aride, moins peuplé que l'interfluve du Sud, entre le fleuve Jubba et la rivière Shabeelle, où règne une économie pastorale plus diversifiée grâce à un complément agricole notable. Cette économie du Sud, qui subit très fortement la guerre, a cependant permis des densités de population plus importantes ;
- la côte face à l'hinterland : les espaces littoraux, notamment la plaine littorale aride, impropres aux activités pastorales du fait de la rudesse du climat et de l'indigence de la végétation, s'opposent à un arrière-pays moins ingrat, en altitude notamment, qui permet la pâture comme la pratique d'activités complémentaires : petite agriculture, récolte du bois de chauffe, récolte des gommés aromatiques, encens et myrrhe¹². De ce fait, la côte est une marge dont, hors les ports, le peuple somali tire un maigre profit sans s'y attarder plus que nécessaire ;
- l'exception de Muqdisho, centre économique majeur, ancienne capitale coloniale italienne puis nationale, ville de guerre depuis 1991, regroupe autour d'elle une population nombreuse. Plus d'un million d'habitants sont attirés par les activités économiques et les opportunités concentrées par l'histoire coloniale, la dictature, et la difficile reconstruction depuis le milieu des années 1990. La représentation clanique y est presque complète, Muqdisho concentrant une distribution très large et diversifiée de la population somalienne. Cette exception est décelable dans une bien moindre mesure à l'échelle des nouvelles composantes étatiques somaliennes : les ports de Berbera, pour le *Somaliland*, de Boosaaso, pour le *Puntland*, ou de Kismaayo pour l'extrême Sud somalien exercent une attraction économique et démographique puissante sur leur arrière-pays ;
- le rapport entre centres urbains de l'intérieur et espaces pastoraux. Les centres urbains concentrent marchés, moyens de communication, transports et services financiers qui favorisent le commerce et contribuent à l'aboutissement économique de l'activité nomade. La lente mutation de l'économie traditionnelle nomade vers une plus grande diversification

11 Notons la grande difficulté à évaluer les populations somalienne et somalie, aussi bien en termes de total que de répartition. À ce sujet, voir Catherine Linard (dir.), « A High Resolution Spatial Population Database of Somalia for Disease Risk Mapping », *International Journal of Health Geographics*, septembre 2010, vol. 9, n° 45, version en ligne : <http://www.ij-healthgeographics.com/content/9/1/45>.

12 Gus W. van Beek, « Frankincense and Myrrh in Ancient South Arabia », *Journal of American Oriental Society*, 1958, vol. 78, n° 3, p. 144-145 ; Marc Fontrier, *L'État démantelé (1991-1995)*. *Annales de Somalie*, Paris, L'Harmattan, 2012, n° 24, p. 157-158.

commerciale des activités, et l'établissement d'une forme de bourgeoisie locale, économique ou armée, s'opposent à la vie nomade traditionnelle et rude des pasteurs ancestraux, parfois avec violence¹³.

222

Ces trois maillages se déclinent depuis une quarantaine d'années au rythme des migrations forcées, causées par les guerres et les crises de subsistance. Si une grande partie de ces migrations, notamment urbaines, sont temporaires, un flux de migration non négligeable a fixé dans les camps plusieurs centaines de milliers de Somaliens, modifiant considérablement la répartition de la population somalienne et du peuple somali. Enfin, une autre composante clef de compréhension du peuplement somali, liée à l'histoire coloniale comme aux guerres, est l'émergence d'une diaspora mondiale, d'abord au sein du Moyen-Orient, en Italie et au Royaume-Uni, puis se situant dans une dimension plus large, comprenant de nombreux États occidentaux – Scandinavie, Pays-Bas, États-Unis, Canada, Australie, etc. – avec des centres tels que Dubaï, Djedda, Londres, Amsterdam, Minneapolis ou Toronto. Cet état de dispersion de la communauté somalie à travers le monde ne remet cependant pas en question le lien avec l'espace natif. Les sociétés de transferts d'argent [som. *Xawaalad*] et l'importance politique de la diaspora jouent un rôle déterminant dans la destinée de l'espace somali¹⁴. En définitive, cette population somalie n'est pas fermement fixée sur son littoral qui demeure un espace marginal.

COMMERCE LITTORAL, PÊCHES ET SYSTÈME PORTUAIRE

Cause et conséquence logique de ce peuplement marginal des espaces côtiers par les Somalis, le commerce littoral, les pêches et le système portuaire ne peuvent être des pivots économiques de la société somalie, malgré l'importance croissante du rôle des corridors portuaires et des villes qui y sont associées.

Histoire du commerce littoral somali

Le Périples de la mer Érythrée, écrit au tournant des I^{er} et II^e siècles apr. J.-C., est le plus important témoignage sur les *emporía* et ports situés le long de la côte est-africaine. Ce document a conduit certains chercheurs à établir que les États du sud de l'Arabie avaient, durant toute l'Antiquité et une partie de l'époque médiévale, tenté de garder le contrôle du commerce, tant sur la côte africaine qu'arabe¹⁵.

13 Peter D. Little, *Somalia. Economy Without State*, Oxford, James Currey, 2003, p. 45.

14 Anna Lindley, *The Early Morning Phone Call. Somali refugees' Remittances*, New York, Berghahn Books, 2010, p. 145-146.

15 Jean Leclant et André Caquot, « Arabie du Sud et Afrique, examen d'une hypothèse récente », *Annales d'Éthiopie*, vol. 1, 1955, p. 119-120.

Les Arabes du Sud auraient utilisé deux voies d'accès vers l'intérieur du continent africain :

- au nord, les Sabéens auraient traversé la mer Rouge et gagné Adulis, près de l'actuelle Massawa en Érythrée, d'où ils auraient rejoint Méroé et le bassin du Nil. Cet axe est toujours identifiable par suite des traces des cités ruinées du plateau du Qohayto ;
- au sud, les négociants yéménites de Himyar, d'Awsan et de l'Hadramawt sillonnaient l'océan Indien et le golfe d'Aden. Leurs marchandises étaient acheminées vers le Nil en passant par la côte somalie et la région de Harär en Éthiopie.

Ainsi, les sites liés à chacune de ces routes relèveraient de deux processus différents. Les comptoirs en mer Rouge auraient donné naissance à de véritables colonies tandis que les *emporía* du golfe d'Aden, ainsi que de leurs prolongements océaniques, seraient restés très longtemps de simples établissements commerciaux temporaires. Il a bien été avancé que Saylac, au Somaliland, était un établissement urbain ancien, mais il s'est finalement avéré que le site urbain ne s'était réellement développé qu'à l'époque médiévale, au XIII^e siècle¹⁶.

Deux routes commerciales, qui jouèrent leur rôle dans la propagation de l'islam, desservaient la région des hauts plateaux. Les datations des tombes musulmanes trouvées dans la corne de l'Afrique établissent chronologiquement :

- qu'un premier cheminement relie les îles Dahlak, le Tegray oriental, le haut plateau central et les contreforts du plateau chrétien. Il est emprunté à partir des IX^e et X^e siècles ;
- qu'un second relie le golfe d'Aden aux hautes terres du plateau oriental et aux lacs de la vallée du Rift ; à partir de Harär, il se divise pour atteindre soit Berbera, soit Saylac. Cet axe sud n'existe pas durablement avant le XIII^e siècle où il devient prééminent quand, avec la restauration salomonide de 1270, le centre de gravité de l'empire éthiopien se déplace vers le sud. Le commerce avec la côte yéménite privilégie le golfe d'Aden, situation qui perdure jusqu'au XVI^e siècle. La route commerciale dominante passe désormais du côté sud du détroit de Bab el-Mandeb. Saylac s'ouvre donc tardivement au commerce.

La côte aride de ce qui deviendra la Somalie ne se prête alors à l'agriculture d'aucun produit particulier, aucune industrie n'émerge, aucun artisanat local

¹⁶ François-Xavier Fauvelle-Aymar et Bertrand Hirsh, « Sur les traces de l'islam ancien en Éthiopie et dans la corne de l'Afrique », *Annales d'Éthiopie*, hors-série, n°1, 2011, p. 15-24.

ne s'impose. Les établissements portuaires, lorsqu'ils ne sont pas de simples mouillages, ne sont que des points de transit des marchandises dont les Arabes et les Persans ont depuis longtemps le monopole. De ce fait, à l'instar du reste des côtes d'Afrique de l'Est, le fait urbain littoral ou portuaire reste un phénomène arabo-persan. Aucun nomade ne songe ni à le parcourir, ni à s'y installer durablement. Ce n'est qu'au-delà de cette bande désertique que naissent des points nodaux marchands et politiques, largement déconnectés du fonctionnement des espaces littoraux, et que la question se pose sous un angle totalement différent.

Commerce littoral et système portuaire de la Somalie

224

La vie économique littorale somalienne demeure limitée au regard de ce qui fait actuellement le cœur de l'activité économique de l'espace somali : l'élevage, le transport et les télécommunications, véritable triptyque fondateur de l'économie somalienne moderne. Dotée d'un système portuaire exclu des grandes routes maritimes internationales, mais adapté à son hinterland, et d'un secteur des pêches tout au plus balbutiant et sans profondeur historique, la côte somalienne dans sa linéarité n'est pas le centre économique de l'espace somali. Cependant, les ports, les initiatives locales et la piraterie contribuent à conférer à ces espaces littoraux un rôle plus important que par le passé.

Le système portuaire somalien se compose de quatre ports majeurs, Berbera, Boosaaso, Muqdisho et Kismaayo, et d'une dizaine de points moins importants allant de petits ports aux maigres infrastructures – Marka, Baraawe ou Brava, Laasqoray – aux simples bancs de sable en embouchure d'oued, ou aux pieds de falaises – Eyl, Hobyo, ras Hafun, Caluula, Warshiikh, Qandala¹⁷... Seuls ras Hafun, Berbera et Kismaayo présentent des havres naturellement protégés complétés pour les deux derniers par des digues et des quais. Boosaaso et Muqdisho, moins abrités, sont également dotés d'infrastructures de qualité suffisante à leur fonctionnement bien qu'anciennes. Mais le grand port par sa modernité et ses capacités est sans conteste Berbera qui s'ouvre sur l'hinterland somali mais aussi sur l'Éthiopie, via le corridor routier de Jigjiga.

Le système portuaire somali est donc axé sur Berbera, mais aussi sur Boosaaso qui dessert le Puntland, la Somalie centrale et largement le Sud somalien, via la route reliant directement le port à la ville de Garoowe et à la grande route nord-sud somalienne. Reste l'activité du port de Muqdisho qui, quand il n'est pas fermé, dessert le Benadir [som. *Banaadir*] et l'interfluve, tandis que Kismaayo,

¹⁷ François Guiziou, *Bab el-Mandeb : un paradigme du contact entre l'espace mondialisé et ses marges*, Nantes, mémoire de master 2 en géographie, Université de Nantes, 2008, p. 132-136, 148-154 ; François Guiziou, « La façade portuaire est-africaine : dynamiques d'intégration et d'exclusion », *Note de synthèse ISEMAR*, n° 123, mars 2010, p. 1-4.

en complément de la route du Kenya, alimente l'extrême Sud somalien. C'est un système où domine la règle du port unique pour un hinterland, voire une région, un système portuaire de desserte locale, sans interconnexion maritime, qui trahit la nature importée de ces ports somaliens marginalement intégrés à l'espace somali. La disposition des axes de transport majeurs, perpendiculaires à la côte dans leur grande majorité, illustre le caractère non intégré d'un système portuaire régional et la nature locale des ports et portes littorales de la Somalie.

Paradoxalement devenu un enjeu de la communication des pirates et des nouveaux États somaliens, notamment du Puntland et du Galmudug, le secteur des pêches est pourtant un secteur quasi inexistant en Somalie, où il est possible de distinguer deux types de pêche : la petite pêche artisanale et la pêche industrielle ou la grande pêche. La petite pêche artisanale repose sur une activité de ramassage de mollusques, de poissons échoués ou d'ambre gris, parfois une petite pêche d'espèces littorales de squales ou d'autres espèces siégeant entre le littoral et le récif frangeant. Elle se pratique à l'aide de moyens dérisoires, lignes, petits filets, harpons ou même lamproies, et est exercée par des populations marginales composées de Somalis issues de castes, de clans métissés – d'Arabes notamment –, ou par des minorités non somaliennes tels les Bajuni des espaces insulaires et de la mangrove du Sud. Cette petite pêche littorale est une activité marginale, totalement à l'écart du fonctionnement traditionnel de la société nomade que ne sauraient masquer les quelques coopératives et installations héritées de l'ère Barre. Aussi dénombre-t-on avant l'effondrement de la dictature, quelques centaines, peut-être quelques milliers de pratiquants d'une pêche qui est rarement plus qu'une activité économique complémentaire ou temporaire. La part de l'alimentation qu'occupent les produits de la mer est par ailleurs quasi nulle¹⁸.

La grande pêche, quant à elle, a essentiellement reposé sur des *joint ventures* menées par des entreprises italiennes ou des sociétés kényanes, irakiennes ou iraniennes. Cette pêche tirait des eaux somaliennes des quantités beaucoup plus importantes de produits halieutiques, sans risque toutefois pour la pérennité des ressources. Bien qu'une partie des équipages en ait été somaliens, cette grande pêche n'a finalement que peu concerné le pays. Cœur d'un important trafic lié aux licences génératrices de revenus directs payés en dollars américains, les sociétés telle la SHIFCO (*Somalian High Sea International Fishing Company*) n'ont pas pêché pour le marché somalien, inexistant faute d'une demande notable en produits halieutiques. Leur activité a été pleinement tournée

¹⁸ Les Somaliens consommaient moins de 0,3 kg de produits de la mer par habitant en 1984 – à titre comparatif, les littoraux sénégalais en consommaient 47 kg – selon Jacques Weber et Henri Durand, *Le Secteur des pêches dans les pays d'Afrique*, Dakar, ONUDI, 1986, p. 31.

vers l'exportation, l'immense majorité des prises n'étant ni consommée, ni conditionnée localement. Pour preuve, les redevances payées par les compagnies étrangères le furent en dollars américains plus qu'en produits halieutiques. Il n'y a donc là rien qui soit propre à constituer une filière de pêche puissamment établie, puisque située dans un espace où la population détournait résolument son regard de la côte. Il faut toutefois noter que, depuis l'émergence de la piraterie, de nombreuses sociétés d'investissement et de conseil concernant les pêches fleurissent le long du littoral somalien. Opportunité d'entrepreneurs somalis avisés ou vente de licences légales ou non, il n'en demeure pas moins que certains acteurs économiques et politiques somaliens voient désormais dans leur littoral une source de profit alternative encore sous-estimée. C'est certainement cela que semble signifier la communication habile des proto-États du Puntland et Galmudug qui visait à attirer, à grands coups d'efforts diplomatiques, des acteurs aptes à dépenser leur argent dans une filière pêche très hypothétique.

226

Reste enfin la question de l'impact de la piraterie sur le littoral somalien. Sa mesure est d'autant moins aisée¹⁹ qu'il a été montré que structurellement la piraterie établissait ses réseaux financiers et organisationnels sur deux fondements :

- les centres politiques somalis traditionnels, c'est-à-dire des villes en retrait comme Garoowe, Gaalkacyo, ou tout autre centre économique majeur de la vie économique somalienne ;
- des réseaux liés à la diaspora, à Djedda, à Dubaï, parfois au Royaume-Uni ou en Scandinavie.

Cette piraterie, plus que simplement somalienne, serait donc empreinte de culture somalie, avec tous les attributs des autres activités économiques somalies. Elle est menée non pas depuis le littoral, mais depuis les centres économiques et politiques du pouvoir en Somalie, c'est-à-dire à distance du littoral, à l'intérieur des terres. L'enrichissement lié à cette activité devient de ce fait difficile à différencier de celui lié au développement de l'économie somalienne, tiré par les exportations de bétail, les activités commerciales, la gestion de l'aide internationale, le transport ou encore le secteur des télécommunications.

¹⁹ Les études portant sur l'évaluation précise de l'impact des rançons sur l'économie somalienne peinent à discriminer dans leur méthode les effets particuliers de la piraterie comparativement aux autres sources de revenus partant d'un postulat que rien ou presque n'existe économiquement en Somalie, postulat que nous considérons comme erroné, voire fallacieux. Le travail d'Anja Shortland, référence sur l'impact local de la piraterie somalienne, propose des indicateurs astucieux mais peu discriminants quant aux origines de l'argent injecté dans l'économie des communautés locales (Anja Shortland, « Treasure Mapped: Using Satellite Imagery to Track the Developmental Effects of Somali Piracy », *Africa Programme Paper*, janvier 2012, en ligne : <http://www.chathamhouse.org/publications/papers/view/181277>).

Les puissants qui mènent l'affaire sont contraints à une redistribution contractuelle, à des solidarités familiales et à un clientélisme politique, tout cela dans un certain respect du droit coutumier. Cette redistribution permet l'enrichissement d'individus ou de groupes d'individus qui n'auraient pas forcément eu d'autre alternative dans l'économie traditionnelle. Dans une société en pleine mutation, ce dernier constat est de nature à faire craindre l'émergence de conflits entre les groupes nouvellement enrichis liés aux pirates et certaines autorités ancestrales appuyées sur les lignages somalis classiques. La piraterie n'est donc ni une solution économique majeure pour l'économie de la Somalie, ni une activité moralement acceptée de tous.

Paradoxe et naissance

Le paradoxe de l'existence d'une piraterie somalienne tient au fait que des hommes issus d'une population vivant le dos tourné à la mer, et qui n'a jamais tenté d'expérience littorale durable, sinon quelques franges marginales liées à des phénomènes extrarégionaux, puissent aujourd'hui mener une piraterie d'une envergure rarement vue et avec des moyens dérisoires. L'ensemble des observateurs de la Somalie ont été surpris par l'apparition de la piraterie dès le début des années 1990, et par l'explosion du phénomène à partir de 2005. Pourtant, il n'y a aucun doute, les pirates sont somaliens, les navires sont capturés puis emmenés au large des côtes somaliennes, et c'est bien l'architecture des réseaux somalis qui permet le fonctionnement de cette économie de l'enlèvement. Plusieurs éléments de réflexion tendent à l'expliquer. Retenons particulièrement l'innovation de la pratique spatiale des pirates, la progression technologique et l'acquisition rapide des techniques facilitant l'activité, le contexte particulier de reconstruction du monde somali post-dictature, la nature de la culture somalie, et enfin l'impact de la mondialisation sur cet espace²⁰. Faut-il aussi s'interroger sur le caractère d'une économie de l'enlèvement dans une société nomade où la razzia est une pratique ordinaire et où la place de l'étranger est reléguée par le droit coutumier à sa simple valeur marchande ?

L'exemple de l'apparition de la piraterie moderne en Somalie montre la complexité des facteurs qui contribuent à son développement. Sa naissance est cependant plus ancienne que son émergence médiatique. Un contexte particulier se jouant du climat de faillite étatique totale a permis à d'astucieux affairistes de lancer avec pragmatisme l'activité dans une indifférence internationale quasi générale. La création d'une activité pirate entre 1991 et 1999 est à associer à la reconstruction du proto-État qui deviendra le Puntland, reconstruction menée

²⁰ François Guiziou, « La piraterie comme innovation : une esquisse géographique de la piraterie somalie », *Cahiers de l'Irsem*, n° 13, 2012, p. 67-83.

par le SSDF (*Somali Salvation Democratic Front*), rébellion *majeerteen*²¹ contre le pouvoir de Siyaad Barre. Dans un contexte de reconstruction du nord-est somalien, les recherches de financement du SSDF et les rapports tendus entre les factions rivales du colonel Yuusuf et du général Abshir conduisent à la mise en place d'un système de licences de pêche rémunérateur et pourvoyeur de devises étrangères, naguère géré d'assez loin par le pouvoir de Muqdisho²². Ce système visant à nourrir une administration balbutiante est adossé à une garde-côte improvisée qui tente de prélever légalement amendes et taxes auprès des navires rentrant dans les eaux somaliennes. Il a rapidement dérivé vers un racket des flux commerciaux littoraux. Les prises sont dans un premier temps des navires de pêches illégales, des boutres emmenant des réfugiés somaliens vers la péninsule Arabique et de petits caboteurs régionaux. Mené par des hommes organisés autour du *boqor majeerteen* Cabdullahi Muuse Yuusuf dit « King Kong », soutien du général Abshir, il s'adosse alors partiellement sur des Somalis issus de groupes minoritaires et dominés, proches du littoral. Le *boqor* « King Kong », avocat à Muqdisho, est l'archétype de ces hommes d'affaires qui lancent la piraterie. Il est lié à des intérêts traditionnels somalis – il est une autorité du clan *majeerteen* – mais aussi aux milieux politiques somaliens et interlopes italiens qui agissent dans la corne de l'Afrique. Les premières attaques d'envergure sont d'ailleurs menées contre des intérêts troubles, mêlant pêches et trafics divers, notamment les navires de la SHIFCO ou d'autres navires de *joint-ventures* italo-somaliens ou italo-kenyans, ce qui rend très rentable ces opérations et les systématisent contre tout navire s'approchant des côtes du cap Guardafui, du ras Hafun et plus largement du nord-est somalien, qu'ils exercent pêches illégales ou commerce régional. La pratique précoce de la piraterie, dénoncée par une partie du SSDF, inclut prises d'otages et rançons déjà élevées : des centaines de milliers de dollars, parfois des millions. Sur le plan tactique, on utilise quelques bateaux-mères et, déjà, une communication habile, entre dénonciation des pêches illégales et autodéfense des ressources halieutiques somaliennes. Tout ce qui fait le ciment de la justification des pirates somaliens et de leur florissante économie de l'enlèvement s'appuie, depuis le début, sur des réseaux et des hommes puissants, l'inverse de la description que l'on a faite – celle d'une petite piraterie menée par des déshérités. L'augmentation du nombre de prises les années suivantes est liée à l'augmentation du nombre de groupes les pratiquant, à une progression technique des pirates et à une professionnalisation des auteurs, permettant ainsi des rançons plus nombreuses

21 Les populations appartenant au faisceau lignager *majeerteen*, clan *daarood*, regroupent la majorité des groupes somalis vivant dans la région du Bari.

22 Marc Fontrier, *L'État démantelé (1991-1995)*. *Annales de Somalie*, *op. cit.*, p. 135-160.

et plus élevées. Tous ces éléments ont contribué au développement de l'activité de plus en plus loin de ses bases historiques et, par contagion, sur une bonne part du littoral. La lutte internationale, tardive et confuse à ses débuts, n'a pas endigué cet essor. C'est finalement dans un véritable fracas médiatique, en 2007, que le monde a découvert les pirates, fracas qui a puissamment lié littoral somalien, peuple somali et piraterie dans une équation qui n'est probablement que temporaire et marginale à l'échelle de la société concernée.

Derrière le fracas politique et médiatique de la piraterie somalienne, la mise sous silence d'une nouvelle phase possible de l'expansion somalie

Des centaines d'attaques annuelles, des dizaines de détournements, des milliers d'otages et des rançons comptées en millions de dollars ont, en une dizaine d'années d'exercice, fait de la piraterie somalienne un étonnant objet politique et médiatique. La surprise de voir émerger au grand jour ces pirates entre 2007 et 2008 a profondément marqué l'imaginaire romantique associé à la piraterie et fait se dresser contre cette activité, du moins en apparence, une large part des marines nationales mondiales dans une unanime levée de boucliers. Se dessine alors, avec plus ou moins de finesse, un jeu diplomatique complexe, mêlant dans la même lutte de multiples forces nationales, opérations d'organisations telles les Nations unies, l'OTAN ou l'Union européenne, ennemis d'hier et d'aujourd'hui et alliés potentiels. En effet, on a vu avec étonnement, et parfois satisfaction, se côtoyer et même coopérer forces américaines et russes, américaines et iraniennes, ou encore chinoises et japonaises. La diplomatie en action n'est plus dès lors uniquement motivée par la bataille contre les pirates et par la protection des intérêts économiques nationaux. Elle devient surtout le signe des recompositions politiques et stratégiques autour de l'espace-clef qu'est l'océan Indien. Cela dépasse de loin l'action de quelques centaines de pirates somaliens, un bon prétexte en définitive.

Mais l'intérêt de ce constat ne peut s'arrêter à un étonnement feint de l'utilisation du phénomène par la politique et la diplomatie. Le rapport particulier qu'entretiennent les Somalis et leur littoral, d'abord espace ignoré, devenu marginal, mais ponctuellement intéressant par les richesses que concentrent les rares ports, ne saurait expliquer à lui seul l'émergence d'un phénomène de piraterie. Cette pratique n'est ni historiquement présente chez les Somalis, faute de vie littorale établie, ni réellement une voie de développement durable et pérenne, faute de caractère « inclusif », c'est-à-dire qui profite à tous, pour reprendre le terme en vogue chez les développeurs internationaux. Cette progression des Somalis vers le littoral et l'appropriation d'espaces commerciaux tend cependant à montrer que la piraterie pourrait être un signe, certes mineur, d'une pratique territoriale et spatiale nouvelle. Parler d'innovation en ce qui

concerne la piraterie par des individus somalis est certainement juste, mais il est probablement plus judicieux encore de considérer que d'un point de vue purement spatial, cette pratique nouvelle du littoral et de l'espace maritime est une concrétisation d'un mouvement qui s'exerce sur le temps long. Cette expansion somalie, qui s'amorce avec la poussée des Somalis depuis les hauteurs allant grossièrement de Berbera au cap Guardafui, se prolonge encore actuellement. Bien que bruyante et séduisante par son traitement médiatique romantique et alarmiste, la piraterie n'est qu'un aspect mineur et temporaire de cette expansion. Notons que la présence régionale de groupes somalis à Djibouti, en Éthiopie, au Kenya, le phénomène de diaspora, du Moyen-Orient à l'Australie en passant par l'Afrique, l'Europe et l'Amérique du Nord, la question de la prise de contrôle des ports et la densification des réseaux de commerce et financiers somalis constituent autant d'exemples qui appuient l'idée d'une expansion. Le monde somali est attaché à ses bases et à son droit coutumier, mais par son expression actuelle il affiche tous les attributs et les comportements d'un réseau mondialisé. Cela n'est aucunement antinomique avec les difficultés internes de l'État, une certaine économie somalienne fonctionnant probablement mieux aujourd'hui que sous le pouvoir de Siyaad Barre. En ce sens, la piraterie est une preuve de l'extrême pragmatisme d'hommes d'affaires somaliens aptes à s'adapter et à saisir les opportunités qu'offrent les systèmes commerciaux internationaux à travers les grandes routes maritimes.

La solution de développer en Somalie des « alternatives au *business model de la piraterie*²³ » part d'un sentiment louable et est tout à fait cohérente dans la mesure où les richesses halieutiques de l'*upwelling*²⁴ somalien sont gigantesques. En complément à cette filière de pêche, le développement portuaire pourrait aussi être une option de développement économiquement séduisante. L'idée d'établir une garde-côte somalienne est aussi une idée défendable dans la mesure où elle permettrait la protection des ressources. En d'autres termes, c'est construire en Somalie une véritable économie maritime que propose la communauté internationale pour enrayer la piraterie. Pourtant, le développement d'une économie littorale importée là où le littoral est pratiqué d'une manière si spécifique par les Somalis ne paraît guère chargé de potentialité. Faut-il rappeler l'échec des camps de sédentarisation littoraux des réfugiés d'Ogaden (1979-1985) que l'on voyait déjà pêcheurs ? Largement soutenu et aidé par

23 Jack Lang, « Quelle gouvernance pour les espaces maritimes publics ? », intervention dans le cadre du Séminaire de renforcement des capacités maritimes dans la corne de l'Afrique, Paris, Délégation des affaires stratégiques, 16 juillet 2012.

24 L'*upwelling* est une remontée d'eau océanique froide des profondeurs, accompagnée de nutriments, qui favorise la vie halieutique. Cette particularité océanographique est la raison de l'exceptionnelle richesse des eaux somaliennes.

la coopération internationale, ce programme fut un échec total. Quelques années plus tard, la quasi-totalité des nomades que l'on voulait sédentariser sur la côte, avait quitté l'activité, la majorité des installations étaient inutilisées et les hommes étaient retournés à leur troupeau. Il y a donc bien peu d'espoir de voir naître un marché et une filière halieutiques de grande dimension à court terme. De même, le développement par les ports au Puntland est aussi à minimiser, dans la mesure où les infrastructures de Boosaaso, certes basiques, sont suffisantes pour desservir l'arrière-pays *majeerteen* et une partie du Sud somalien. A fortiori, la position de force des ports régionaux, Djibouti, les ports kenyans et arabiques, voire dans une moindre mesure Berbera, ainsi que l'absence de nouveaux débouchés, semblent actuellement contraindre l'avenir des ports du Puntland à une desserte locale. L'intégration du littoral somalien à l'économie somalie est lente et changer le rapport du peuple somali à la mer n'est pas une action que peuvent planifier les développeurs internationaux.

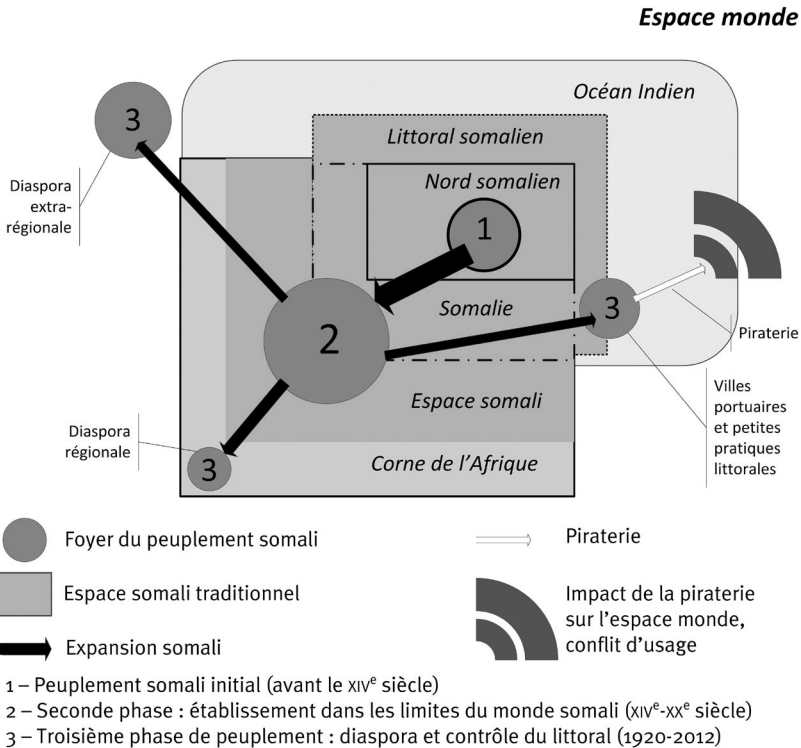


Fig. 1. Expansion du peuplement somali, développement spatial et marginalité de la piraterie somalienne

Nier la capacité des Somalis à gérer leur espace, malgré les difficultés nombreuses et les graves crises, apparaît comme un non-sens dans la mesure où la guerre, les crises alimentaires et les tensions internes n'ont finalement que peu entravé, quand elles n'ont pas encouragé, l'essor de secteurs économiques nouveaux – téléphonie, transferts de devises, activités commerciales et industrielles diverses – ou le renforcement d'activités traditionnelles, tel le commerce de bétail. La piraterie, bien que génératrice de revenus importants – plusieurs centaines de millions de dollars depuis le début de l'activité – ne peut pas être considérée comme un moteur économique durable pour l'espace somali. C'est ce que laisse présager sa baisse spectaculaire depuis la fin de 2011, consécutive à la moins grande rentabilité de l'activité, conséquence commune de la lutte internationale, de l'adaptation de l'industrie maritime et de nouvelles opportunités économiques en Somalie. Cependant, cette surprenante piraterie est l'un des éléments qui démontrent que des réseaux mondialisés puissants, très organisés et rémunérateurs, se structurent rapidement après la chute de l'État somalien et contredisent l'idée d'un territoire en désordre total. Elle est une forme atypique et dérangement de conflit d'usage, de lien entre des espaces considérés comme marginaux et les flux internationaux par voie maritime, avatars puissants de la mondialisation.

DE LA QUESTION DES LIENS
ENTRE PIRATERIE ET TERRORISME :
LE CAS DU GOLFE D'ADEN

Jenny Raflik

Maître de conférences à l'université de Cergy-Pontoise

Le 4 avril 2008, le *Ponant*, un luxueux trois-mâts, avec 30 membres d'équipage dont 22 Français, est pris d'assaut à l'approche du golfe d'Aden par une douzaine de pirates somaliens armés de fusils et de lance-roquettes. Les otages sont libérés le 11 avril contre une rançon évaluée à 2 millions de dollars. Quelques heures après, une opération hélicoptérée du Groupement d'intervention de la gendarmerie nationale (GIGN) et des commandos de marine conduit à l'arrestation en Somalie de six preneurs d'otages présumés et d'une partie de ce que l'on suppose alors être l'argent de la rançon. Le 2 septembre 2008, un voilier, le *Carré d'As*, et son équipage, un couple de Français, sont attaqués à leur tour. Les otages sont libérés dans la nuit du 15 au 16 septembre par une opération des commandos de marine. Le 4 avril 2009, le *Tanit*, toujours un voilier, avec à son bord cinq Français dont un enfant de trois ans, est détourné. L'intervention des commandos de marine, le 10 avril, se solde par la mort de l'un des otages. Ces trois épisodes, très médiatisés, ont attiré l'attention de l'opinion publique française sur une réalité jusque-là méconnue : la résurgence de la piraterie. Loin des films et des romans d'aventure, la piraterie ressurgit alors dans l'actualité, sous ses aspects les plus tragiques. Ces trois épisodes du golfe d'Aden ne sont pourtant que l'épiphénomène d'une réalité complexe, aux enjeux économiques, humains, stratégiques et politiques essentiels.

La piraterie concerne aujourd'hui trois zones géographiques : le golfe de Guinée, le détroit de Malacca et le golfe d'Aden. Le Bureau maritime international (BMI) a créé en 1992 un centre de suivi de la piraterie (*Piracy Reporting Center*) « chargé de recenser les actes de piraterie et les attaques contre des navires de commerce, d'alerter les autorités publiques sur ces attaques et d'assister les autorités locales dans leur lutte contre la piraterie, d'aider les armateurs et les équipages victimes d'attaques, et de publier des informations

sur la piraterie dans le monde¹ ». Même si ces chiffres restent des estimations, certains armateurs préférant ne pas déclarer les attaques, le BMI a recensé plus de 4 000 actes de piraterie au cours des vingt dernières années. Au cours des dix ans écoulés, 3 200 marins auraient été capturés, 500 blessés et 160 tués. Rien que pour l'année 2010, 445 attaques ont été comptabilisées, 53 navires capturés et 1 181 marins pris en otages. Dans la seule région du golfe d'Aden, au 1^{er} janvier 2011, le BMI signalait 28 navires et 654 marins retenus en otage.

Ces attaques ont un coût pour la communauté internationale, à la fois humain et économique : le montant total des rançons a été estimé pour 2010 à 75 ou 80 millions de dollars, estimé car, outre les cas non déclarés, ce montant reste dans sa grande majorité l'objet d'un secret bien gardé. La fourchette moyenne va désormais de 2 à 5 millions de dollars par bateau, alors que, il y a dix ans elle était de quelques dizaines de milliers de dollars, avec une période de détention moyenne actuelle de 157 jours². Pour le *Ponant*, on a déjà noté que le chiffre de 2 millions de dollars a circulé. Dans le cas du pétrolier saoudien *Sirius Star*, la rançon, versée en janvier 2009, a été estimée à 3 millions de dollars. Pour le navire ukrainien *Faina*, avec son équipage de 21 marins et surtout son chargement de tanks et d'armes, les chiffres les plus fous ont été avancés, de 3 millions³ à 20 millions de dollars⁴. Les rançons sont donc de plus en plus élevées. La violence des pirates à l'égard de leurs otages croît de façon semblable. Leur détention, dans un pays qui connaît des luttes claniques incessantes et une famine constante, ne peut être qu'extrêmement éprouvante.

Une vision romanesque de la piraterie demeure pourtant : ces pirates seraient des sortes de Robins des bois volant les riches Occidentaux pour redistribuer aux pauvres Somaliens. Mais il faut rappeler qu'en juillet 2007, les responsables du Programme alimentaire mondial ont alerté l'opinion publique internationale sur le fait que la piraterie compromettait l'acheminement de 80 % de l'aide humanitaire en direction de la Somalie. Or, la Somalie vit une situation économique et sociale catastrophique, au croisement de trois phénomènes : l'implantation d'un foyer de terrorisme islamique, la piraterie et la pauvreté, laquelle, depuis le début de la guerre civile, pousse la population à l'exil en traversant le golfe d'Aden, voire à chercher des moyens de revenus

1 Assemblée nationale, rapport d'information n° 1670 déposé par la Commission de la Défense nationale et des forces armées sur la piraterie maritime et présenté par Christian Ménard, enregistré à la présidence de l'Assemblée nationale le 13 mai 2009.

2 M. Rouger, *La Piraterie maritime*, Bruxelles, Larcier, coll. « Les Entretiens de Royan », 2011, p. 22, intervention de Jean-François Tallec, préfet, secrétaire général de la Mer.

3 NATO PA-169 CDS 09 F rév. 1, Assemblée parlementaire de l'OTAN, rapport de Lord Jopling, « La piraterie : une menace croissante contre la sécurité régionale et mondiale », 2009.

4 Djibril Djiop, « De la lutte contre le terrorisme à la lutte contre la piraterie, la Somalie sombre dans un engrenage chaotique », *Chronique du Cérium*, octobre 2008, en ligne : <http://www.cerium.ca/De-la-lutte-contre-le-terrorisme-a>.

illégaux pour survivre, c'est-à-dire justement la piraterie ou le terrorisme. Ces trois phénomènes – crise sociale, piraterie et terrorisme – semblent donc inexorablement liés. Mais comment ? Dans quelle proportion ? Si le lien entre pauvreté et terrorisme d'un côté, entre pauvreté et piraterie de l'autre, est évident, quel lien établir entre terrorisme et piraterie ? Existe-il une implication réelle, ou au contraire mythifiée, d'Al-Qaïda Péninsule Arabique (AQPA) dans le développement de la piraterie dans le golfe d'Aden ? Quels rapports entre ce lien, réel ou supposé, et les moyens mis en œuvre pour lutter contre cette piraterie ?

Que le lien entre piraterie et terrorisme soit seulement sémantique, ou qu'il soit opérationnel, la simple évocation de sa possibilité dans le monde de l'après-11 septembre suffit à transformer les modalités de la lutte contre la piraterie, à en faire un enjeu mondial dont se sont saisis l'ONU, l'Union européenne et l'OTAN, en plus de quelques États comme la France. Les développements attendus des actions en cours contre les pirates dans le golfe d'Aden dépendront pour beaucoup de leur relation, supposée ou réelle, avec les réseaux terroristes implantés en Somalie, au Yémen ou au Nigéria.

PIRATERIE, BRIGANDAGE EN MER, TERRORISME MARITIME : DES PHÉNOMÈNES DIFFÉRENTS ET/OU CONNECTÉS ?

« Piraterie », « brigandage maritime », « terrorisme maritime » sont autant de termes utilisés pêle-mêle lorsque sont évoquées les actions des pirates dans le golfe d'Aden, mais ils recouvrent des réalités juridiques différentes. L'article 101 de la Convention des Nations unies sur le droit de la mer (1982), communément appelée Convention de Montego Bay, limite la piraterie à la haute mer⁵. Si l'attaque se déroule dans des eaux territoriales et *a fortiori* dans un port, il s'agit juridiquement de vol à main armée relevant du droit commun. Quant au terrorisme, s'il n'existe pas de définition universellement acceptée, le terroriste des uns étant parfois le résistant des autres, il est lié à une activité idéologique, mais répond aux mêmes modes d'opération. Les distinctions seraient non seulement juridiques, mais aussi liées aux intentions des acteurs.

5 ONU, Convention des Nations unies sur le droit de la mer, signée à Montego Bay, Jamaïque, le 10 décembre 1982 : « On entend par piraterie l'un quelconque des actes suivants : a) tout acte illicite de violence ou de détention ou toute déprédation commis par l'équipage ou des passagers d'un navire ou d'un aéronef privé, agissant à des fins privées, et dirigé : i) contre un autre navire ou aéronef, ou contre des personnes ou des biens à leur bord, en haute mer ; ii) contre un navire ou aéronef, des personnes ou des biens, dans un lieu ne relevant de la juridiction d'aucun État ; b) tout acte de participation volontaire à l'utilisation d'un navire ou d'un aéronef, lorsque son auteur a connaissance que ce navire ou aéronef est un navire ou aéronef pirate ; c) tout acte ayant pour but d'inciter à commettre les actes définis aux lettres a) ou b), ou commis dans l'intention de les faciliter ».

La piraterie, violence lucrative et privée, s'opposerait au terrorisme, violence politique, idéologique, *a priori* désintéressée, au moins financièrement :

Si la piraterie n'exclut pas des actions isolées et spectaculaires telles que la capture d'un paquebot, ou le détournement d'un navire de croisière, il revient plutôt au terrorisme d'utiliser cette violence de façon à produire un effet de choc sur l'opinion internationale en faveur d'une cause particulière⁶.

Hors ces distinctions juridiques, peut-on identifier des éléments de convergence entre les deux phénomènes ?

Terrorisme et piraterie se nourrissent d'un même contexte

Le socle politique, économique ou sociologique sur lequel apparaissent les deux phénomènes sont semblables. Les substrats qui les nourrissent aussi. Piraterie et terrorisme se développent sur fond de misère et de crise sociale, qui rendent « disponibles » les individus, mais aussi indispensables de nouvelles sources de revenus. La piraterie, comme le terrorisme, offre la possibilité à certaines couches pauvres de la population, malgré de grands risques, de trouver des moyens de subsistance. La différence, ici, est surtout géographique : pour pratiquer la piraterie, il faut être proche de la mer. Le terrorisme s'accommode de tous les terrains.

S'y ajoute une remise en cause de la frontière morale. Les deux phénomènes s'accompagnent d'un discours créant une nouvelle forme de moralité, dans laquelle le terrorisme devient le combat d'une cause dite juste, et la piraterie une nouvelle forme de redistribution des richesses. Il se trouve que dans les deux cas l'ennemi est le même : l'Occident, ses valeurs, son commerce. Ceci est accentué lorsque l'on se trouve en présence d'un État faible, en déréliction, ou d'une administration publique corrompue. Les attaques terroristes comme les actes de piraterie se développent de façon privilégiée dans les pays qui sont incapables d'assumer efficacement les fonctions régaliennes, et s'ancrent dans des populations fragilisées par les migrations, la pauvreté ou des dissensions identitaires et religieuses.

La Somalie réunit toutes ces conditions. C'est un des pays les plus pauvres de la planète, avec un revenu individuel de 226 dollars et un analphabétisme touchant 70 % de la population. La situation politique y est extrêmement instable depuis l'effondrement du régime de Mohamed Siyaad Barre en 1991. Le gouvernement transitoire fédéral, établi en 2004 et reconnu par la communauté internationale, ne contrôle que quelques parties du pays. La région du Puntland

6 Alexandre Miletitch et Virginie Sandrock, « D'un fléau à l'autre, de la piraterie au terrorisme maritime », *Armées d'aujourd'hui*, n° 277, février 2003, p. 50-52, *loc. cit.* p. 50.

et la République de Somaliland, qui se sont auto-déclarées indépendantes, ont établi des institutions autonomes. En 2006, le gouvernement fédéral transitoire avait été renversé par l'Union des tribunaux islamiques (UTI), un réseau de tribunaux appliquant la charia. Si le gouvernement fédéral transitoire a repris le contrôle d'une partie du pays grâce à l'intervention des forces éthiopiennes soutenues par les pays occidentaux, l'UTI a laissé la place aux milices islamistes al-Shabaab (ou Chebab), placées par les États-Unis sur la liste des organisations terroristes en 2004, lesquelles contrôlent la partie du pays dans laquelle la piraterie est la plus active. Tout cela, bien sûr, sur fond de crise humanitaire d'autant plus dramatique que la piraterie restreint l'acheminement de l'aide internationale par la mer et que les milices al-Shabaab s'en prennent aux volontaires des ONG présents sur le terrain.

Terrorisme et piraterie s'enracinent dans un même espace géostratégique

Cette situation est-elle propice à une convergence, une connexion du terrorisme et de la piraterie ?

De fait, les actions terroristes sont de plus en plus diversifiées et la mer n'échappe pas à leur champ d'action. Prenons-en pour preuve, le 12 octobre 2000, l'attentat contre la frégate *USS Cole*, qui a provoqué la mort des deux terroristes ayant conduit l'embarcation chargée d'explosifs, de 17 marins américains et en a blessé 39 autres, et causé des dégâts estimés à 287 millions de dollars⁷. Le mode opératoire – l'attentat suicide – est bien celui du terrorisme et non de la piraterie. Il en est de même de l'attaque contre le *Limburg*, pétrolier français à double coque, le 6 octobre 2002, au moment où le navire allait accoster au port de Mina al-Dabah (Yémen). Les dégâts de cette cible symbolique, un pétrolier occidental, ont été estimés à 60 millions de dollars⁸. En novembre 2002, Abd al-Rahim al-Nashiri, appelé l'« émir de la mer », organisateur supposé de ces deux attaques, a été arrêté en possession d'un document de 180 pages listant des « cibles maritimes pertinentes »⁹ et confirmant l'intérêt d'AQPA pour les opérations menées en mer.

Il est évident que la médiatisation des actes de piraterie sur la côte est-africaine peut attirer les terroristes, du fait de la publicité provoquée, les cibles pouvant être symboliques : pétroliers, navires occidentaux. Mais le matériel transporté peut s'avérer être également fort intéressant. Le détournement en septembre 2008 du *MV Faina*, cargo ukrainien battant pavillon du Belize, a accentué la

7 Hugues Eudeline, « Terrorisme maritime et piraterie d'aujourd'hui. Les risques d'une collusion contre-nature », *EchoGéo*, n° 10, 2009, en ligne : <http://echogeo.revues.org/11405> (consulté le 21 juin 2012).

8 *Ibid.*

9 *Ibid.*

crainte d'une collusion entre terroristes et pirates, à cause du chargement du navire en question, à savoir du matériel militaire : 33 chars lourds T-72 d'origine soviétique, des mitrailleuses, des batteries anti-aériennes, 150 lance-roquettes et des munitions¹⁰. Les gouvernements occidentaux se sont inquiétés de voir ces armes tomber en de mauvaises mains, d'autant que le navire était retenu près des ports de Hobyo et Haradhere, dans une région contrôlée par des factions liées aux milices islamistes. La V^e flotte américaine a établi un périmètre de surveillance actif autour du navire pendant toute la période des négociations pour éviter le débarquement de la cargaison. Les inquiétudes ayant entouré l'arraisonnement du *Faina* ne se sont pas évanouies avec le paiement de la rançon, car les rumeurs ont continué à circuler sur le sort des armes. En France, la commission de la Défense nationale et des forces armées de l'Assemblée nationale avait ainsi deux versions des faits. Dans la première, les islamistes, après avoir envisagé de récupérer la cargaison, y avaient renoncé, et le bateau avait été libéré avec sa cargaison contre une rançon de 3 millions de dollars ; dans la seconde, les pirates avaient débarqué une partie des armes contenues sur le navire¹¹. L'incertitude est en définitive plus inquiétante que les faits.

Car beaucoup d'armes transitent par le golfe d'Aden, ainsi que des cargaisons énergétiques qui représentent une valeur stratégique considérable : pétroliers, gaziers. Le tout dans une région où AQPA est très bien implantée : Yémen, Somalie, Nigéria. Les milices al-Shabaab ont affirmé être liées à Al-Qaïda, sans que cela soit prouvé. Au Yémen, pays d'origine d'Oussama Ben Laden, la présence d'AQPA est avérée, et les combats récents entre les forces gouvernementales et l'organisation terroriste ont illustré la puissance de celle-ci, ce que les attentats contre les ambassades américaines de Dar es Salam en Tanzanie et de Nairobi au Kenya, en 1998, avaient déjà annoncé. Tout ceci vient nourrir la hantise occidentale d'un *djihad* visant les approvisionnements en pétrole de l'Europe et de l'Amérique du Nord.

Les acteurs : des connexions ?

Peut-on clarifier le lien possible entre terrorisme et piraterie en étudiant de plus près les acteurs ? Tous les experts s'accordent à constater une professionnalisation de la piraterie et distinguent quatre niveaux d'acteurs : les investisseurs, les chefs opérationnels, les négociateurs et les exécutants. Les

¹⁰ Joseph Vincent Ntuda Ebode (dir.), *Piraterie et terrorisme, de nouveaux défis sécuritaires en Afrique centrale*, Yaoundé, Presses universitaires d'Afrique, 2010, p. 13.

¹¹ Assemblée nationale, Commission de la Défense nationale et des forces armées, débats du 13 mai 2009, compte-rendu n° 45.

investisseurs sont peu nombreux, 15 personnes environ¹². Les négociateurs sont souvent issus de la politique locale, d'autres sont d'anciens enseignants parlant anglais ou d'anciens militaires. Parmi les chefs opérationnels, ceux qui montent les opérations seraient environ une cinquantaine, ceux qui dirigent les attaques une centaine. Les exécutants de base seraient de quelques centaines à trois mille, chiffre d'ailleurs peu parlant puisqu'« il n'a jamais manqué de jeunes hommes somaliens disposés à prendre des risques pour partager les millions de dollars de cette industrie illégale¹³ ». À ce dernier niveau, Christian Ménard, rapporteur pour la Commission de Défense de l'Assemblée nationale précise :

Les pirates proprement dits sont de « pauvres bougres », souvent drogués par le qat, qui ne savent parfois ni lire ni écrire et n'ont pas de compétences maritimes ou linguistiques particulières (ils ne savent même pas reconnaître un pavillon). Certains d'entre eux sont pêcheurs mais un grand nombre vient de l'intérieur du pays, ce qui explique que de nombreux pirates ne sachent pas nager [...]. Ce ne sont ni des combattants, ni des miliciens, ni des bandits professionnels : l'existence de camps d'entraînement paramilitaires est un mythe et l'amateurisme reste très largement la règle. Certains viennent avec une arme ou même un bateau, ce qui leur vaut une part de butin supplémentaire. Il s'agit pour eux d'une activité opportuniste, destinée à gagner de l'argent pour pouvoir, la plupart du temps, aider leur famille à quitter le pays¹⁴.

S'il y a collusion entre les organisations terroristes et les pirates, c'est sans doute au niveau supérieur qu'il faut la chercher. Mais tout reste à prouver. Des Yéménites ont été suspectés, parfois arrêtés, mais on n'a jamais prouvé leurs liens avec les actes de piraterie. Les investisseurs sont difficiles à identifier de façon certaine.

DE L'INFLUENCE DES LIENS SUPPOSÉS ENTRE LES DEUX PHÉNOMÈNES SUR LES MODES DE LUTTE MIS EN ŒUVRE

« La motivation de la piraterie est en tout cas clairement lucrative ; elle n'a pas de dimension politique majeure – même au Nigeria où le rattachement au Mouvement pour l'émancipation du delta du Niger est plus une façade et un prétexte qu'une réalité – et encore moins d'objectif terroriste¹⁵ », écrivait

12 M. Rouger, *La Piraterie maritime*, *op. cit.*, p. 40, intervention de Jocelyne Caballero, diplomate, représentante spéciale chargée de la coordination de la lutte internationale contre la piraterie maritime.

13 Karsten Von Hoesslin, « La nébuleuse pirate en Somalie », *Diplomatie*, n° 56, mai-juin 2012, p. 42-45, *loc. cit.*, p. 42.

14 Assemblée nationale, rapport d'information n° 1670, *op. cit.*

15 *Ibid.*

en 2009 dans son rapport le député Christian Ménard. Et de constater que les islamistes ont régulièrement condamné la piraterie, déclarée contraire à la *charia* : lorsque les tribunaux islamistes exerçaient le pouvoir en Somalie, des pirates ont d'ailleurs été exécutés. Mais, même si les objectifs sont différents, n'existe-t-il pas des liens indirects à prendre en compte dans les modalités de la lutte contre le terrorisme et contre la piraterie ? Ces liens sont-ils réels ou instrumentalisés afin de donner plus d'importance à cette lutte ?

Lutter contre des modes de financement commun ?

Christian Ménard soulignait qu'en Somalie,

il peut néanmoins y avoir des connexions complexes et indirectes en raison de liens familiaux ou claniques. S'il n'y a pas de soutien idéologique, il peut donc y avoir une aide occasionnelle à titre amical. En outre, dans les milieux d'affaires, il est préférable d'être en bons termes avec les détenteurs du pouvoir et, dans le sud de la Somalie, le pouvoir est entre les mains des islamistes. Il est donc possible que certains subsides soient versés pour préparer le terrain et se protéger¹⁶.

240

En 2010, il se faisait plus précis dans une interview donnée au quotidien *Le Télégramme* :

On se rend compte qu'il existe aujourd'hui des clans et des sous-clans [des milices Chebab] qui très vraisemblablement s'entendent avec les pirates. Il y a vraisemblablement des partages d'informations, et peut-être dans certains cas des versements d'argent. [...] Mais de ceci, il n'y a aucune preuve¹⁷.

Cette possibilité est évoquée avec la même prudence par Jocelyne Caballero, représentante spéciale de la France chargée de la coordination de la lutte internationale contre la piraterie maritime : « même si ces liens ne sont pas encore avérés, on observe à tout le moins une coexistence entre la piraterie et le Chebab, ce dernier prélevant une sorte d'impôt sur les gains de la piraterie¹⁸ ». C'est aussi ce que suppose un rapport de l'Assemblée parlementaire de l'OTAN de mars 2012¹⁹.

16 *Ibid.*

17 Interview du député UMP du Finistère Christian Ménard, *Le Télégramme*, 4 août 2010.

18 M. Rouger, *La Piraterie maritime, op. cit.*, p. 40.

19 NATO 053 DSCFC 12 F, Assemblée parlementaire de l'OTAN, sous-commission sur l'avenir de la sécurité et des capacités de défense, rapport de Raymond Knops sur « Le défi de la piraterie : réponse internationale et rôle de l'OTAN », 23 mars 2012.

De fait, le terrorisme coûte cher. Il faut financer les actions²⁰, mais aussi faire vivre l'organisation de façon permanente, ce qui suppose des apports financiers constants. Terrorisme et piraterie entretiennent pour cette raison des relations étroites avec la criminalité organisée. Le terrorisme en a besoin pour se financer et assurer sa logistique, la piraterie en est une composante. Cette dernière est-elle alors une source de financement du terrorisme ? C'est ce qu'affirment Gal Luft et Anne Korin, de l'*Institute for the Analysis of Global Security* (IAGS), dans un article publié en 2004 dans la revue américaine *Foreign Affairs*, insistant aussi sur les conséquences de la piraterie sur le marché énergétique et le danger global que cela représente pour les économies occidentales, 90 % du commerce mondial étant maritime²¹. Le golfe d'Aden voit transiter environ 20 % des échanges commerciaux et 12 % de la production mondiale de pétrole brut. En faisant peser une menace constante sur cette route maritime, la piraterie déstabilise l'économie mondiale déjà fragilisée, et atteint – même sans le vouloir – un des objectifs des terroristes. La connexion entre terrorisme et piraterie serait donc économique, dans le financement comme dans les conséquences.

Il faut noter que l'opacité qui entoure les relations financières entre piraterie et terrorisme découle aussi de l'attitude des Occidentaux. Le financement d'une entreprise terroriste est condamnable dans la plupart des États. Or, le versement d'une rançon à un groupe terroriste serait un mode de financement du terrorisme : « dans le cas où le lien entre piraterie et terrorisme serait avéré, il n'y aurait plus de possibilité de verser un seul centime de rançon, et navires et marins seraient donc aux mains des pirates pour des durées beaucoup plus longues qu'actuellement²² ». Lorsque des assureurs versent une rançon, ils doivent en demander l'autorisation à l'OFAC (*Office of Foreign Assets Control*), administration financière américaine, qui analyse les connexions possibles entre les pirates et les terroristes et ne donne l'autorisation de payer que si aucun lien n'a été identifié²³. Mais cela suppose que la transaction soit déclarée. Or, beaucoup ne le sont pas. Pour accélérer la libération du navire et des otages, ou seulement pour ne pas faire augmenter leurs polices d'assurance, certains armateurs préfèrent payer directement. Ces transactions échappent donc à tout contrôle.

20 Une étude du Groupe d'action financière (FATF, 2008) mis en place par l'OCDE estime à 10 000 dollars le coût de l'attaque de la frégate *USS Cole* menée le 12 octobre 2000 dans le port d'Aden par Al-Qaïda. Cette somme est modeste rapportée à l'effet obtenu.

21 Gal Luft, Anne Korin, « Terrorism Goes to Sea *Foreign Affairs* », n° 6, novembre-décembre 2004, p. 61-71.

22 M. Rouger, *La Piraterie maritime, op. cit.*, p. 70, intervention de Guillaume Brajeux, avocat au barreau de Paris.

23 *Ibid*, p.71, intervention de Jean de Lavergnolle, responsable adjoint de la souscription au Groupement des assurances de risques exceptionnels (GAREX).

De la définition de la piraterie par la Convention de Montego Bay, il découle qu'un navire de guerre peut intervenir contre tout acte de piraterie en haute mer, mais pas dans des eaux territoriales d'un État tiers. Or, lorsque les pirates attaquent les navires marchands sur les eaux internationales, ils regagnent au plus vite les eaux territoriales où ils retiennent navires et otages. D'ailleurs, ils attaquent de plus en plus souvent dans les eaux territoriales somaliennes, en toute impunité, ou dans les ports mêmes. Les appels à l'aide du Programme alimentaire mondial en 2007 et les attaques médiatisées du *Ponant* et du *Carré d'As* en 2008 ont amené le Conseil de sécurité de l'ONU à se saisir du dossier. Trois résolutions essentielles ont marqué son action. La résolution 1814 du 15 mars 2008, d'initiative britannique, prévoit la protection des navires apportant l'aide humanitaire à la Somalie (Opération Alcyon)²⁴. La résolution 1816 du 2 juin 2008, proposée par la France et les États-Unis, autorise pour six mois la poursuite de la haute mer vers les eaux somaliennes en cas de flagrant délit, pour se substituer aux autorités somaliennes défaillantes²⁵. La résolution 1838 du 7 octobre 2008, d'initiative française, prolonge et renforce la précédente, en autorisant l'action dans les eaux somaliennes²⁶.

Toutes les opérations en cours s'inscrivent dans le cadre de ces résolutions. Les États-Unis maintiennent une présence militaire active dans le golfe d'Aden et dans les pays voisins, à la fois pour la lutte contre le terrorisme et contre la piraterie. De décembre 2001 à août 2002, ils ont dirigé l'opération *Enduring Freedom*, qui consistait en une surveillance aéro-maritime dans le nord de l'océan Indien pour prévenir l'exfiltration des combattants d'Al-Qaïda. Cette surveillance a été prolongée dans le cadre du *Maritime Campaign Plan*, fixant les mandats de la *Task force 50*²⁷ en mer d'Oman et de la *Task force 150* dans la corne de l'Afrique, à hauteur de Bab-el Manded et du golfe d'Aden. Ces *task force* sont sous le commandement de l'USNAVCENT²⁸ à Bahrein. Parmi les actions menées, citons la mise en place, en juin 2003, de l'Initiative anti-terroriste pour l'Afrique de l'Est (IAEA) : sécurité des côtes et frontières, formation d'agents de police, d'immigration et des douanes, sécurité portuaire et aéroportuaire, programmes d'enseignement et d'assistance aux populations via l'USAID²⁹.

24 ONU, Conseil de sécurité, S/RES/1814 (2008), résolution 1814, 15 mai 2008.

25 ONU, Conseil de sécurité, S/RES/1816 (2008), résolution 1816, 2 juin 2008.

26 ONU, Conseil de sécurité, S/RES/1838 (2008), résolution 1838, 7 octobre 2008.

27 *Task force* : force opérationnelle.

28 *United States Naval Forces Central Command*, le commandement central des forces navales américaines.

29 Agence des États-Unis pour le développement international.

L'Europe n'est pas en reste, avec l'opération Atalante. En novembre 2008, l'Union européenne a lancé cette opération (EUNAVFOR Somalie – Atalante), première opération navale de l'UE, pour protéger les navires du Programme alimentaire mondial (conformément à la résolution de l'ONU), les navires marchands et secourir ces derniers en cas d'attaque³⁰. Parallèlement, l'UE a mis à la disposition des armateurs un centre de sécurité maritime pour la corne de l'Afrique, pour échanger les informations sur les lieux des attaques et signaler les dangers repérés. Enfin, Atalante s'accompagne d'une mission de formation (EUTM Somalie) en Ouganda, d'un soutien à la mission militaire de l'Union africaine en Somalie (AMISOM) et d'une aide au développement de la Somalie, via le fond d'aide humanitaire européen ECHO³¹.

Pour sa part, l'OTAN a également mis en œuvre une force d'escorte des navires du Programme alimentaire mondial, d'octobre à décembre 2008 (opération *Allied Provider*), avant d'abandonner cette mission à l'Union européenne³². À partir d'avril 2009, l'Alliance atlantique a lancé l'opération *Allied Protector*, rebaptisée *Ocean Shield* en août 2009 et toujours active. *Ocean Shield* coopère avec Atalante et la *Task force 151* pour la surveillance du golfe d'Aden et des côtes somaliennes et la protection des navires marchands ou de plaisance empruntant ces routes maritimes. Les bâtiments de l'OTAN travaillent notamment à l'identification des navires dans la région, aux escortes des convois de navires marchands, et l'Alliance propose aux États de la région une aide à la formation des garde-côtes ou portuaires.

À côté de l'UE et de l'OTAN, d'autres nations participent aux *Combined Task Force 150* et *151*. La CTF 150 est assignée à la fois à la sécurité maritime et à la lutte contre le terrorisme. La CTF 151, créée en janvier 2009, est plus directement tournée contre la piraterie et assure des patrouilles dans le couloir de transit international recommandé (IRTC). Parallèlement, des missions nationales indépendantes sont également déployées dans la région – Chine, Inde, Iran, Japon, Corée du Sud, Malaisie, Oman, Russie, Arabie saoudite, Yémen – pour remplir les mêmes missions. La lutte contre la piraterie est ainsi une action réellement internationale, qui témoigne des enjeux en cause. Il est notable que les acteurs essentiels de cette lutte côtoient en permanence ceux de la lutte anti-terroriste et soient même souvent les mêmes – États-Unis, OTAN, Union européenne.

30 Assemblée nationale, rapport d'information n°1670, *op. cit.*

31 Voir, en ligne, http://ec.europa.eu/echo/index_fr.htm.

32 NATO 053 DSCFC 12 F, référence donnée *supra*, n. 19.

VERS UNE SOLUTION GLOBALE POUR LA RÉGION ?

La lutte contre la piraterie est de plus en plus prise en charge de façon globale, dans des perspectives prenant en compte également la pauvreté des populations, l'instabilité politique, la menace des milices islamistes et les mouvements de population.

Une nécessité : renforcer et adapter le cadre juridique

244 La première de ces perspectives est juridique et tourne autour du sort des pirates, ou supposés tels, qui ont été capturés. L'Union européenne avait signé, en mars 2009, un accord avec le Kenya permettant d'y déférer et juger les marins capturés lors des opérations menées par les bâtiments européens. Cet accord a été dénoncé par le Kenya en 2010. D'autres accords ont été signés avec les Seychelles le 30 octobre 2009 et avec l'île Maurice le 14 juillet 2011. Mais, malgré cela, très peu de procès ont eu lieu. En Europe, rares sont les nations ayant la capacité juridique de poursuivre des pirates qui n'ont pas lien de nationalité avec le pays. C'est le cas de la Finlande, de la Suède, de l'Allemagne, des Pays-Bas. La France s'est dotée de cette capacité par la loi du 5 janvier 2011 « relative à la lutte contre la piraterie et à l'exercice des pouvoirs de police de l'État en mer », qui se décline en trois principaux points : elle introduit dans le droit français un cadre juridique relatif à la répression de la piraterie, conforme à la Convention de Montego Bay ; elle reconnaît aux juridictions françaises une compétence « quasi universelle » pour le jugement des actes dits de piraterie, à la condition que les suspects soient arrêtés par des Français ; elle établit enfin un régime *sui generis* pour la rétention à bord des personnes interpellées³³.

Malgré ces efforts, l'aspect juridictionnel reste une faiblesse constante de l'action internationale et 90 % des pirates capturés sont relâchés sans suites, faute de savoir où et comment les juger. Les procès organisés en France soulignent bien les difficultés juridiques concrètes. Fin 2011, six pirates présumés ont été jugés à Paris pour l'affaire du *Carré d'As*. Cinq ont été condamnés à des peines allant de quatre à huit ans de prison. Le sixième a été acquitté. En juin 2012, le procès des six hommes arrêtés par le GIGN dans une jeep avec une partie de la rançon après la prise d'otage du *Ponant*, a de nouveau montré les limites de ce type d'action en justice où les preuves sont minces et les investigations presque impossibles. Deux acquittements ont été prononcés. Notons cependant que dans tous les cas, même si les individus sont libérés rapidement, leurs bateaux,

33 Sénat, Rapport de Jean-Claude Peyronnet et François Trucy, n° 499, fait au nom de la Commission sénatoriale pour le contrôle de l'application des lois sur l'application de la loi n° 2011-13 du 5 janvier 2011 relative à la lutte contre la piraterie et à l'exercice des pouvoirs de police de l'État en mer, enregistré à la présidence du Sénat le 11 avril 2012.

leurs armes sont détruits, ce qui représente tout de même une perte pour les pirates et ralentit, faute de la stopper, leur activité.

Conscient de ces difficultés, le secrétaire général des Nations unies a nommé en août 2010 Jack Lang conseiller spécial pour les questions juridiques liées à la piraterie au large des côtes somaliennes. À ce titre, le député français a présenté, en juin 2011, au Conseil de sécurité de l'ONU, un rapport qui comporte 25 propositions pour améliorer la lutte contre la piraterie³⁴. Les difficultés juridictionnelles sont au premier plan des mesures conseillées : mise en place de deux juridictions spécialisées au Puntland et au Somaliland, et création d'une Cour somalienne spécialisée extraterritoriale. Il encourage également les États à se doter d'une compétence quasi universelle pour les actes de piraterie et à adopter un cadre légal pour la rétention en mer, ce que la France a fait avec la loi de 2011. Il développe également des idées pour faciliter les procédures juridiques, comme l'adoption d'un modèle de procès-verbal international ou un traitement harmonisé du témoignage des victimes. Le rapport Lang, commandé par l'ONU, est néanmoins resté lettre morte pour le moment.

Développer l'action à terre

« S'attaquer aux causes profondes de l'instabilité et du terrorisme est préférable et coûte moins cher que d'en affronter les conséquences, comme en témoigne la piraterie en Somalie », déclarait le général Sir David Richards, chef d'état-major des forces armées britanniques³⁵. Cette dimension est d'ailleurs également présente dans le rapport présenté par Jack Lang aux Nations unies.

Puisque la piraterie se nourrit de la guerre civile et de la misère, agir sur ces deux éléments peut donc permettre de dissuader les jeunes Somaliens de se lancer dans l'aventure risquée de la piraterie, en leur offrant d'autres moyens de subsistance pour eux et leur famille. L'amiral Forissier souligne :

Tôt ou tard, c'est à terre qu'il faudra résoudre le problème. Je mets beaucoup d'espoir dans des actions concrètes de valorisation des activités liées à la mer, en particulier sur les côtes de Somalie. En effet, la piraterie porte moins atteinte au commerce mondial qu'aux activités locales, notamment de pêche, et donc à l'approvisionnement des populations locales. Partout où la piraterie se développe, la pêche disparaît. Nous cherchons donc le soutien des populations pour faire comprendre que, plutôt que de devenir pirate, mieux vaut retourner à la pêche, activité durable qui permettra de nourrir tout le village. Nous menons

³⁴ Jack Lang, Rapport du conseiller spécial du Secrétaire général pour les questions juridiques liées à la piraterie au large des côtes somaliennes, ONU, 25 janvier 2011.

³⁵ NATO 053 DSCFC 12 F, référence donnée *supra*, n. 19.

cette action avec l'aide de l'Union européenne, en commençant à Djibouti par la création d'une école de garde-côtes³⁶.

246

Mais toute action humanitaire est ralentie par les activités terroristes et la piraterie. Une piste est donc de poursuivre et de développer la protection des convois du Programme alimentaire mondial afin d'acheminer l'aide d'urgence, et de lutter contre les milices islamistes qui s'en prennent aux humanitaires sur le terrain, par une aide au gouvernement fédéral de transition³⁷. C'était le sens de la Conférence de Londres sur la Somalie, qui s'est tenue en février 2012. Cela passe par une présence à terre renforcée. En mars 2012, l'Union européenne a, pour cette raison, donné son accord à une intervention à terre. En mai, pour la première fois, un hélicoptère de la force européenne anti-piraterie Atalante a frappé une base de pirates sur le territoire somalien. Atalante vise les bateaux pirates sur les côtes et leurs réserves de carburants, ce qui suppose une bonne capacité de renseignement pour « cibler » les attaques sans toucher la population civile ou des otages éventuels. Encore une fois, par ces modes opérationnels, lutte contre la piraterie et lutte contre le terrorisme semblent se rejoindre. Avec la nécessité de moyens de renseignements renforcés, ajoutés aux mesures de protection et de dissuasion, des sociétés privées font leur apparition sur le terrain en Somalie, comme en Irak ou en Afghanistan. Certains États leur laissent une place importante, y compris en leur reconnaissant le droit d'ouvrir le feu en cas de légitime défense. Leur place dans les conflits d'aujourd'hui, et ici dans le cadre de la lutte contre la piraterie, est de plus en plus un objet de débat. Certains armateurs font d'ores et déjà appel à ces entreprises pour sécuriser leurs navires. En France, des réticences importantes persistent, mais la question est désormais publique, depuis un rapport présenté devant l'Assemblée en février 2012³⁸. De fait, ces sociétés existent déjà, et leur action à bord des navires semble difficilement contrôlable.

Piraterie et terrorisme n'ont donc pas les mêmes objectifs, ni les mêmes modes opératoires : ce serait un non-sens pour un pirate d'envisager une attaque suicide, puisque le but de l'attaque est de gagner de l'argent. Mais ils se nourrissent des mêmes circonstances – instabilité politique, déliquescence de l'État central,

36 Dans « Piraterie : 90% des pirates interceptés sont relâchés », *Mer et Marine, toute l'actualité maritime*, article paru le 22 octobre 2010, en ligne : <https://www.meretmarine.com/fr/content/piraterie-90-des-pirates-interceptes-sont-relaches> (anciennement <http://www.meretmarine.com/article.cfm?id=114362&u=77565>).

37 *Ibid.*

38 Assemblée nationale, rapport d'information n° 4350 déposé par la Commission de la Défense nationale et des forces armées sur les sociétés militaires privées et présenté par Christian Ménard et Jean-Claude Viollet, enregistré à la présidence de l'Assemblée le 14 février 2012.

misère de la population – et sont la cible de moyens de lutte similaires : surveillance maritime, protection, aide au développement à terre, etc.

Les connexions entre le terrorisme islamique implanté en Afrique de l'Est et la piraterie sont souvent suspectées, jamais prouvées. Mais ce simple doute suffit à nourrir une hantise occidentale devant l'idée d'un *djihad* maritime, dans une région vitale pour le commerce mondial et les économies occidentales. « Agissez, agissez fort », concluait Jack Lang en présentant son rapport au Conseil de sécurité de l'ONU. Aujourd'hui, l'action réside pourtant davantage dans la recherche d'une protection des navires que dans la lutte contre la piraterie. Les perspectives de développement à terre des opérations de l'Union européenne et des forces internationales, les tentatives de mise en place de juridictions internationales, la prise en compte des problèmes internes de la Somalie, autant de voies qui restent à explorer pour tenter de mettre fin à la piraterie... et au terrorisme. Mais dans ces domaines il semble que tout reste à faire, à la condition d'une volonté politique réelle à l'échelle internationale.

LUTTE CONTRE LA PIRATERIE ET PUISSANCE NAVALE : VERS UNE *PAX SINICA* ?

Renaud Bellais

Chercheur associé en sciences économiques à l'ENSTA Bretagne (Brest)

La réémergence de la piraterie au large de la Somalie a remis en question un postulat acquis pour beaucoup depuis au moins un siècle, l'absence de menace dans les eaux internationales pour la marine marchande. La haute mer est considérée depuis Grotius comme un espace de liberté, une approche sanctionnée en 1982 au travers de la Convention de Montego Bay. La résurgence de la piraterie depuis le début des années 2000 sur une échelle suffisante pour perturber les échanges économiques souligne que cette liberté n'est pas acquise en soi. Celle-ci résulte de l'absence de menace ou, tout du moins, de l'existence de forces permettant de limiter l'insécurité sur les mers. Or, la mondialisation économique rend la capacité à circuler librement et en toute sécurité de plus en plus essentielle, du fait de l'interdépendance croissante des économies. Si la piraterie est très localisée et liée à un contexte régional particulier, elle n'en crée pas moins un enjeu sécuritaire appelant l'intervention des États les plus puissants.

Les attaques des pirates somaliens et les détournements de navires posent la question de ce que nous devons comprendre par *mare liberum* et des moyens nécessaires pour préserver ce principe. Conçue initialement comme un espace sans intervention des États, la haute mer doit-elle faire l'objet d'une régulation ? Les États doivent-ils intervenir pour garantir cette liberté et, si oui, de quelle manière ? Se trouve ainsi posée la question de la nature de la sécurité maritime. Pouvons-nous considérer qu'elle constitue un « bien public international » ? Si tel est le cas, quelles sont les conditions économiques de sa « fourniture » (*provision* en anglais) ? L'expérience de la lutte contre la piraterie au large de la Somalie apporte certains enseignements. Plus largement, il faut s'interroger sur les interactions qui peuvent s'établir entre échanges économiques et puissance maritime. En effet, la difficulté à mettre en place la fourniture d'un bien public international n'appelle-t-elle pas une action des États ayant les intérêts économiques les plus importants ? À cet égard, il est intéressant d'analyser le positionnement de la Chine sur la question de la piraterie dans la corne de l'Afrique et, plus globalement, sur la puissance navale.

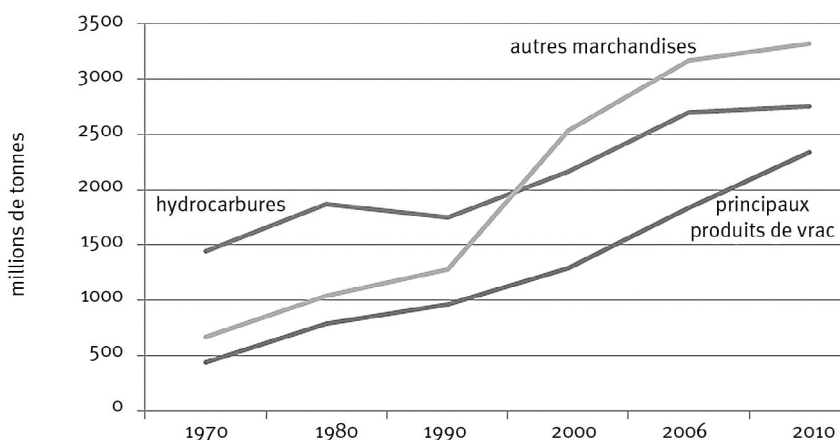
LA LUTTE CONTRE LA PIRATERIE, UN ENJEU INTERNATIONAL

Depuis une décennie, la piraterie est de nouveau un sujet de préoccupation dans la corne de l'Afrique. Touchant la haute mer, elle a des impacts non négligeables sur le commerce international et pose principalement deux questions : la nature de cette menace et l'efficacité des solutions envisagées pour la contrer.

Impacts de la piraterie dans la corne de l'Afrique sur le commerce international

En volume, 90 % du commerce mondial transite par les mers. Le transport maritime, qui reste le mode de transport prédominant, implique quelque 50 000 navires de commerce issus de 150 pays. La dépendance vis-à-vis de ce mode d'échange est donc forte. Sans le transport maritime, « la moitié du monde serait affamée et l'autre moitié serait frigorifiée¹ ». Le volume des marchandises transportées par les mers a été multiplié par quatre depuis 1968 (**graphique 1**).

250



Graphique 1. Croissance du commerce international maritime (1970-2010)

Source : CNUCED, *Review of Maritime Transport 2011*, 2011, p. 7.

Le poids des échanges maritimes s'explique non seulement par la croissance économique mondiale, mais aussi par une réorganisation internationale des processus productifs qui a conduit à une régionalisation, voire à une mondialisation des processus de production industrielle². Mondialisation et sécurité maritime sont intimement liées en raison de l'interdépendance croissante des économies à l'échelle mondiale et d'un morcellement géographique de la production. Protéger les échanges maritimes, notamment

1 Organisation mondiale du commerce (OMC), *Maritime Transport Services*, Background Note by the Secretariat, S/C/W/315, Council for Trade in Services, 7 juin 2012, p. 4.

2 Sur ce point, voir en particulier le *World Investment Report 2011: Non-Equity Modes of International Production and Development*, publié en 2012 par la Conférence des Nations unies sur le commerce et le développement.

en garantissant la sécurité des navires et la liberté de passage, est donc devenu un enjeu de premier ordre.

Alors que la piraterie était devenue un phénomène marginal, cantonné à des dimensions locales depuis un siècle, les attaques récentes au large de la Somalie montrent que la libre circulation sur les mers peut être mise en péril. La piraterie somalienne se distingue par trois caractéristiques : une croissance rapide, comme le montre le **tableau 1** ; une prédominance sur la dernière décennie ; et des actes essentiellement situés non pas dans les zones côtières, mais principalement en haute mer, perturbant ainsi les échanges maritimes internationaux. À cela s'ajoute un niveau de violence élevé, voire croissant, et la capture d'un nombre également élevé de navires conduisant à un nombre très important d'otages. Ce phénomène ne peut donc pas être ignoré.

Tableau 1. Actes de piraterie et attaques armées

Années	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Actes de piraterie	370	383	452	330	266	241	282	306	406	489	544
Afrique de l'Est	22	24	22	13	49	31	60	134	222	172	223
Océan Indien	86	66	96	41	51	53	40	26	27	77	63
Golfe d'Aden	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	7	1	2	16	28
Otages	n.d.	n.d.	n.d.	140	652	180	194	774	746	1027	569
Navires capturés	16	12	11	9	16	10	16	51	56	57	50

Source : Organisation maritime internationale, *Annual Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery against Ships*, <http://www.imo.org>.

La réaction internationale s'explique aussi par la position stratégique de la corne de l'Afrique, qui constitue un point de passage obligé entre l'Asie et l'Europe, et une zone de transit stratégique pour les hydrocarbures du golfe arabo-persique. Dans cette région critique pour l'économie mondiale, une piraterie endémique pourrait avoir des conséquences importantes. Selon la *Revue internationale maritime*, « si les attaques de pirates étaient multipliées par dix, ceci conduirait à une réduction de 30 % du trafic total sur l'axe commercial entre l'Extrême-Orient et l'Europe [...]. 18 % du trafic total devrait passer par le cap de Bonne-Espérance³ ».

Peu d'études existent pour évaluer le coût économique de cette piraterie. La seule étude globale, *Oceans Beyond Piracy*, est réalisée par *One Earth Foundation*. Celle-ci analyse les coûts directs – rançons payées, pertes de navires ou dommages subis, sécurité accrue des navires, etc. – et indirects – hausse des primes d'assurance, déroutement du trafic, déploiement de forces navales, baisse des activités économiques, etc. Anna Bowden et Shikha Basnet évaluent

3 CNUCED, *Review of Maritime Transport 2011*, 2011, p. 29.

le coût de la piraterie entre 6,6 et 6,9 milliards de dollars en 2011⁴. S'il est possible de critiquer la méthodologie retenue, cette estimation souligne que la perte de bien-être et la réduction de croissance induites par la piraterie ne sont pas marginales.

La sécurité maritime comme bien public international

252

Face à l'effondrement de l'État en Somalie et aux faibles capacités d'action maritime des pays avoisinants, d'aucuns pourraient considérer que le règlement de la sécurité maritime pourrait relever d'une action individuelle des armateurs. Toutefois, la protection des navires s'avère onéreuse, induisant un coût d'opportunité élevé, et elle ne permet pas de supprimer la piraterie. En effet, les mesures individuelles aboutissent, d'une part, à un déplacement de la menace vers les navires les moins bien protégés et, d'autre part, incitent les pirates à accroître la violence de leurs attaques pour capturer les bateaux les mieux protégés, puisque le niveau de protection constitue un signal sur la valeur de la prise potentielle.

D'un point de vue économique, des choix individuels isolés conduisent à un résultat qui n'est pas optimal. Soit les individus ignorent le problème et s'exposent à des risques importants, soit la menace aboutit à un renchérissement du coût de transport du fait des mesures de sécurité engagées et du coût des assurances. Dans tous les cas, ces actions ne permettent pas de diminuer efficacement les risques pesant sur le trafic maritime. L'inflation des rançons payées par les armateurs, qui sont passées en quelques années de quelques centaines de milliers de dollars à plusieurs millions, souligne le caractère sous-optimal de ces solutions.

L'échec de « solutions de marché » amène à s'interroger sur la nécessité d'une action collective⁵. En fait, la croissance de la piraterie montre que nous sommes face à une véritable défaillance du marché, ce qui conduit à considérer la sécurité maritime en termes de bien public. Nous pouvons considérer en effet que la piraterie constitue un « mal public international » et la sécurité maritime un « bien public international ». Un bien public se distingue des biens privés par deux critères principaux : la non rivalité et la non exclusion⁶. Un bien est dit « rival » quand son achat ou son utilisation par une personne exclut définitivement

4 Anna Bowden et Shikha Basnet, *The Economic Cost of Somali Piracy 2011*, Louisville, One Earth Future Foundation, février 2012.

5 Une « solution de marché » est la réponse à un besoin économique apportée spontanément par l'offre, c'est-à-dire un entrepreneur ou une entreprise, à une demande exprimée ou latente. Dans le cas de la piraterie, cela peut correspondre à une offre de sécurité privée qui permettrait de contrer les menaces à un coût acceptable pour les clients potentiels.

6 Paul Samuelson, « The Pure Theory of Public Expenditures », *Review of Economics and Statistics*, vol. 36, n° 4, novembre 1954, p. 387-389.

toute consommation par une autre personne. La sécurité maritime peut être considérée comme non rivale, puisqu'elle peut être « consommée » par autant de personnes qu'il y a d'utilisateurs potentiels sans coût supplémentaire *ceteris paribus*. Un bien est dit « non exclusif » quand son détenteur n'est pas en mesure d'en empêcher l'accès à toute personne qui refuserait de payer le prix demandé en contrepartie. Il est possible de considérer qu'une fois la sécurité maritime instaurée, il est difficile d'empêcher un navire d'en bénéficier. L'exclusion n'est pas ici techniquement impossible mais, compte tenu de l'étendue des mers et du coût induit par un système de contrôle, elle apparaît économiquement irrationnelle. En effet, le coût du contrôle serait indéniablement supérieur aux sommes collectées en identifiant ceux qui utilisent ce bien sans en payer le prix.

Lorsque ces deux critères sont réunis, les mécanismes de marché peuvent être mis en échec pour la fourniture de tels biens. Il convient alors de mobiliser un agent économique un peu particulier, qui acceptera d'investir pour le seul intérêt général, voire de travailler à perte grâce aux ressources qu'il peut prélever obligatoirement. Cet agent économique particulier est l'État. En effet, aucun agent privé ne sera incité à produire les biens publics. S'il n'y a pas de rivalité, il est difficile de définir un prix pour ces biens – faute d'équilibre sur le marché – ou plus exactement de le légitimer à un niveau donné. S'il n'y a pas d'exclusion, il est difficile de faire payer les utilisateurs – qui peuvent se comporter en « passagers clandestins ».

Les biens publics sont alors confrontés à un paradoxe : ils sont socialement utiles, mais les agents économiques n'ont pas d'incitations suffisantes pour les produire. L'intervention de l'État résout ce problème, car il a la possibilité de recourir à l'impôt pour financer ces biens. La rencontre d'une offre et d'une demande n'est plus nécessaire puisque la fourniture publique constitue une forme de consommation contrainte des contribuables via l'impôt, qui transforme en quelque sorte les passagers clandestins en « passagers obligatoires ».

La littérature économique analyse cependant traditionnellement la fourniture des biens publics au niveau d'un pays. Or, la sécurité maritime est de dimension régionale voire internationale, comme le montre la piraterie somalienne. Un État seul peut assurer la sécurité de ses eaux territoriales, mais cette action s'avérera sans nul doute inefficace : s'il agit dans les limites de ses frontières, il ne prendra en compte qu'une partie des menaces ; s'il escorte uniquement les navires battant son pavillon, cette action ne supprimera pas la piraterie mais aboutira à une sélection des cibles par les pirates. Dans les deux cas, l'action isolée d'un État déplace la menace sans y remédier.

Du fait de la mondialisation et de la multiplication des échanges maritimes, la sécurité maritime ne peut trouver de solution au niveau national ; elle doit être recherchée à une échelle régionale et, bien souvent, internationale.

La production de la sécurité maritime devient alors un bien public régional ou international. Cependant, le passage à une échelle supranationale recrée le problème de l'alignement des intérêts privés et des intérêts collectifs. À l'échelle internationale, les États se comportent en effet en agents privés et non en garant de l'intérêt général, puisqu'il n'y a pas d'État international mais une communauté d'États. Le risque est donc que certains États se comportent en passagers clandestins et que le niveau global d'effort ne soit pas suffisant pour fournir un niveau optimal de sécurité maritime. L'approche traditionnelle de fourniture des biens publics ne fonctionne donc plus à l'échelle internationale, faute d'une structure étatique ayant le pouvoir d'imposer la consommation de biens publics internationaux par le prélèvement de l'impôt.

254

Depuis les années 1990, la science économique a revisité le concept de bien public pour l'envisager dans une approche régionale ou internationale, autour des travaux initiés par Inge Kaul⁷. Ils ont permis de définir des technologies d'agrégation de l'offre publique dont l'analyse permet de calculer comment assurer la fourniture, si possible optimale, d'un bien public international.

Les technologies d'agrégation correspondent à différents chemins alternatifs dans la construction de la « fonction de composition sociale », c'est-à-dire différentes manières de combiner les efforts individuels des agents économiques pour aboutir à un niveau de fourniture collective d'un bien public⁸. En d'autres termes, cette fonction explique comment les contributions individuelles à un bien public se combinent pour déterminer le niveau social disponible. Une telle approche permet donc de comprendre à l'échelle internationale, en fonction des choix des États, si un bien public peut être produit et si la fourniture résultante peut être optimale.

Effacité relative des opérations de lutte contre la piraterie somalienne

Selon Richard Cornes et Todd Sandler⁹, quatre technologies d'agrégation de la fourniture publique sont envisageables (**tableau 2**). Il est possible de les associer aux actions engagées par les États dans la lutte contre la piraterie dans la corne de l'Afrique.

7 Inge Kaul, Isabelle Grunberg et Marc Stern (dir.), *Global Public Goods: International Cooperation in the 21st Century*, New York, Oxford University Press, 1999 ; Inge Kaul, Pedro Conceicao, Katell Le Goulven et Ronald Mendoza (dir.), *Providing Global Public Goods: Managing Globalization*, New York, Oxford University Press/UNDP, 2003.

8 Jack Hirshleifer, *Alternative Social Composition Functions and the Voluntary Provision of Public Goods*, Working Paper n° 244, Los Angeles, Université de Californie, juin 1982, p. 4.

9 Richard Cornes et Todd Sandler, *The Theory of Externalities, Public Goods and Club Goods*, Cambridge/New York, Cambridge University Press, 1996.

Tableau 2. Technologies alternatives d'agrégation de l'offre publique

Technologie d'offre	Caractéristiques de la fourniture du bien public
Sommation	Le niveau de fourniture est la somme des contributions individuelles
Maillon faible	L'effort le plus petit détermine le niveau global de fourniture
Meilleur tir	L'effort le plus grand détermine le niveau global de fourniture
Somme pondérée	Les contributions des pays s'additionnent de manière complémentaire

Source : Todd Sandler, « On Financing Global and International Public Goods », *Policy Research Working Papers*, n° 2638, juillet 2001, p. 48.

Dans la sommation (*summation* en anglais), le niveau de bien public résulte de la somme des contributions de chaque État sans coordination entre eux. Il s'agit de la situation qui prévalait il y a quelques années dans la corne de l'Afrique. Le risque est que des agents économiques sous-investissent dans la sécurité maritime ou qu'ils adoptent un comportement de passerager clandestin. En l'absence de structure supranationale, rien n'incite les États à fournir le niveau optimal d'efforts pour réduire la menace, en particulier pour les États indirectement ou faiblement exposés. Qui plus est, cette technologie ne permet pas d'obtenir des résultats probants en raison des difficultés de coordination ou du manque d'appétence pour une action collective entre les différents pays et faute d'une structure supranationale pour les organiser. De ce fait, le niveau d'effort restera insuffisant pour obtenir les résultats espérés tant au niveau individuel que collectif.

Dans le cas du « maillon faible », le pays fournissant le plus faible effort en matière de sécurité détermine le niveau d'effort des autres pays. La mutualisation peut donc exister, mais à un niveau nécessairement inférieur à celui qui serait nécessaire pour produire de manière optimale le bien public international. De plus, les actions et les engagements dépendent uniquement de la bonne volonté des contributeurs. Si une agence est mise en place pour canaliser les moyens, son action reste limitée en raison de la faiblesse de ses ressources ou de son influence sur les États. Cependant, elle peut améliorer la coordination et donc l'efficacité des actions menées, ce qui n'est pas le cas dans l'hypothèse de la sommation.

Nous retrouvons ici la coordination limitée mise en place par certains pays au travers du mécanisme SHADE¹⁰ au large de la Somalie. Cette coordination permet de mieux assurer la sécurité dans les corridors internationaux définis collectivement mais ne permet pas de définir un niveau de ressources adéquat. L'expérience empirique montre que l'effort le plus limité définit effectivement les moyens mis à disposition par chacun des pays participants.

¹⁰ *Shared Awareness and De-confliction* est un cycle de réunions de coordination rassemblant depuis 2008 les forces navales en présence dans le golfe d'Aden – qu'elles participent à des opérations en coalition, conduites par l'OTAN ou par l'Union européenne, ou à des opérations nationales.

Dans le « meilleur tir » (*best shot*), le plus gros des efforts détermine à lui seul le niveau de production du bien public, ce qui revient à dire qu'un seul pays prend en charge l'essentiel de la fourniture. De ce fait, même si ce leader est très motivé, il est fort probable que l'effort global soit inférieur au niveau optimal puisque ce pays ne sera pas forcément disposé à payer pour les autres. Qui plus est, la production du bien public peut aussi être inégalement répartie au niveau géographique, puisque le pays concerné aura intérêt à concentrer ses efforts là où se trouvent ses intérêts. C'est le cas pour les États-Unis dans la lutte contre la piraterie : première puissance économique mondiale aux entreprises fortement internationalisées, ce pays a tout intérêt à contrer la menace pirate, mais il concentre en priorité son effort sur ses propres intérêts économiques et stratégiques.

Ici encore, la mise en place d'une structure supranationale est un moyen d'allouer efficacement les ressources et/ou d'inciter les pays concernés à contribuer. Le pays le plus impliqué a tout intérêt à faire participer les autres pays en développant des partenariats avec eux – comme le font les États-Unis via la *Combined Task Force 151*¹¹ ou l'opération *Ocean Shield*¹². Cependant, les autres pays cherchent à minimiser leur effort et adoptent *de facto* un comportement de passager clandestin, partiel ou total, ce qui rejoint les conclusions des recherches sur le partage du fardeau au sein de l'OTAN¹³.

La quatrième technologie d'agrégation est la « somme pondérée » (*weighted sum*). La contribution de chaque pays peut différer en fonction de son intérêt dans la production du bien public en question. Par exemple, l'Autriche est concernée indirectement par la sécurité maritime en Europe, mais n'ayant ni côtes, ni marine, elle est moins incitée à contribuer à une politique commune européenne que l'Italie ou le Royaume-Uni. Le fait que des participants aient des bénéfices plus importants que d'autres explique la dispersion des efforts. Ces distorsions ouvrent la voie, une fois encore, à des comportements de passager clandestin car il est très difficile d'avoir une adéquation entre l'utilité attendue par un pays et son niveau d'effort réel, ce qui rejoint la difficulté existant avec la technologie du *best shot*. D'une certaine manière, il est possible de considérer que l'opération Atalante de l'Union européenne correspond à une somme pondérée. Cette opération associe une partie importante des pays

11 La CTF-151 est une coalition *ad hoc* multinationale créée en janvier 2009 à l'initiative de la Marine américaine pour combattre la piraterie au large de la Somalie.

12 L'opération *Ocean Shield* est une opération maritime de l'Organisation du Traité de l'Atlantique Nord (OTAN), lancée en août 2009. Elle implique majoritairement des navires de la Marine américaine pour protéger les navires marchands de la mission du Programme alimentaire mondial en Somalie. Elle participe aussi à la lutte contre les pirates somaliens.

13 Voir par exemple Todd Sandler et James C. Murdoch, « On Sharing NATO Defence Burdens in the 1990's and Beyond », *Fiscal Studies*, vol. 21, n° 3, 2000, p. 297-327.

européens en fonction de leurs intérêts économiques et de leur implication dans la construction européenne. Il s'agit véritablement de la plus importante opération internationale dans le domaine de la lutte contre la piraterie, impliquant entre dix et quinze pays, mobilisant une vingtaine de plateformes et incluant un effectif de près de deux mille personnes¹⁴.

Une régulation peut se faire si une structure multinationale est mise en place, notamment pour révéler les préférences des pays sur leur implication ainsi que l'adéquation entre leur effort et les bénéfices qu'ils tirent dudit bien public international. Toutefois, en l'absence d'une obligation impérative de participer à la production du bien public et en raison d'une participation des États déterminée uniquement sur la base de contributions volontaires, l'opération Atalante montre les limites d'une somme pondérée non contrainte. Au regard des besoins, les moyens apparaissent alors dérisoires.

Cette présentation montre que dans la lutte contre la piraterie, les pays ne recourent pas à une technologie d'agrégation particulière mais à plusieurs simultanément. Si ces différentes actions ont permis de réduire significativement les détournements de navires et le nombre d'otages (tableau 3), elles n'atteignent pas l'efficacité qui résulterait de la mise en place d'une institution multi- ou supranationale pour prendre en charge la fourniture du bien public international. En effet, le niveau d'effort est très inférieur au niveau optimal. Ceci ne conduit qu'à un succès partiel, et peut-être temporaire, face à la piraterie.

Tableau 3. Actes de piraterie dans la corne de l'Afrique

Année	Attaques réussies	Tentatives d'attaques	Total
2007	11 36,7%	19 63,3%	30
2008	44 39,6%	67 60,4%	111
2009	48 22,0%	170 78,0%	218
2010	50 29,1%	122 70,9%	172
2011	33 11,5%	253 88,5%	286

Source : Organisation maritime internationale, *Annual Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery Against Ships*, <http://www.imo.org>.

L'analyse des incidents dans la corne de l'Afrique montre que la sécurité s'est accrue dans les corridors internationaux, mais cela s'est fait au prix d'un déplacement des actes de piraterie dans les zones non couvertes par les forces navales en présence – qui ne peuvent pas sécuriser l'ensemble du golfe d'Aden et de l'océan Indien¹⁵. Les actes de piraterie, naguère concentrés à proximité de la Somalie, sont identifiés dans l'ensemble de la zone jusqu'au large de l'État de

¹⁴ Renaud Bellais, « Keeping Pirates at Bay: The Atalanta Mission in the Horn of Africa », *EPS Quarterly*, vol. 23, n° 3, septembre 2011, p. 3-5.

¹⁵ *Ibid.*

Gujarat en Inde. De plus, la faiblesse des moyens a conduit à une « course aux armements » des pirates et à un nombre croissant d'attaques.

L'analyse de cet exemple montre que les technologies d'agrégation ont peu de chance d'être efficaces en l'absence d'une structure internationale capable d'organiser la sécurité maritime comme bien public international et d'imposer un financement obligatoire permettant de mettre en place les moyens idoines. Une telle approche peut permettre non pas de contingenter les menaces, mais de les supprimer à l'instar de l'action d'éradication de la piraterie par Pompée en 67 av. J.-C. en Méditerranée¹⁶, qui n'a été possible que parce que la République romaine a traité la piraterie dans une approche globale et non comme une menace simplement extérieure.

Cela pose donc une question majeure : face à l'incapacité des États à coordonner leurs efforts contre la piraterie et à fournir les moyens requis pour une fourniture optimale de la sécurité maritime, faut-il confier à un État un *imperium* dans la lutte contre la piraterie ?

258

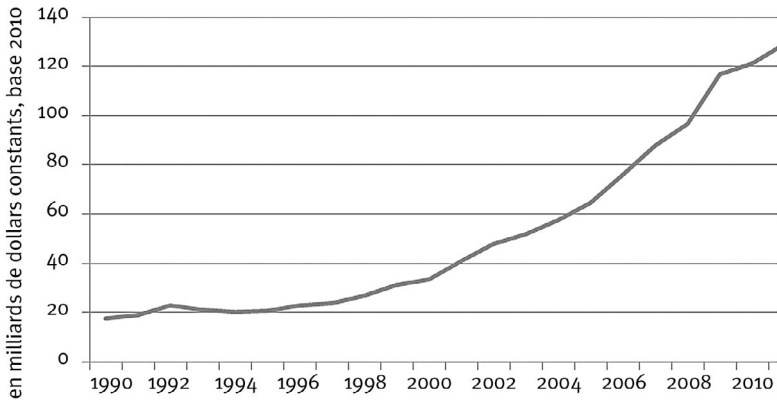
SÉCURITÉ MARITIME, CROISSANCE ET PUISSANCE NAVALE CHINOISE

La lutte contre la piraterie a vu émerger la Chine comme pays actif au large de la Somalie, avec une contribution certes modeste mais remarquée. Cela est d'autant plus surprenant que ce pays n'est pas historiquement une économie maritime et qu'il n'a jamais disposé d'une puissance navale importante. Cela pose donc la question de la nécessité pour « l'usine du monde » de garantir ses échanges maritimes et du lien intrinsèque entre croissance économique et maîtrise des mers.

La Chine, puissance navale en devenir ?

Historiquement, la Chine est une puissance continentale et sa Marine est traditionnellement le parent pauvre de sa défense. Toutefois, la Marine chinoise a bénéficié des réformes de la Défense engagées dans le cadre des « Quatre modernisations » lancées en 1984 par Deng Xiaoping. La transformation de la Marine chinoise s'est accélérée depuis la fin des années 1990 avec l'accroissement rapide des dépenses militaires de la Chine, comme le montre le **graphique 2** ci-dessous.

¹⁶ L'éradication de la piraterie par la République romaine ne fut possible que lorsque le sénat donna tous pouvoirs à Pompée (*Lex Gabinia*). Mobilisant vingt légions et cinq cents navires, Pompée organisa treize escadres affectées chacune à un secteur de la Méditerranée et patrouillant d'ouest en est.



Graphique 2. Dépenses militaires chinoises (1990-2011)

Source : base de données du SIPRI, <http://www.sipri.se>, consultée le 23 juillet 2012.

La composante navale de la défense chinoise semble profiter marginalement de l'envolée du budget. Cependant, selon les analyses américaines, la Marine chinoise est engagée dans une transformation à marche forcée pour moderniser sa flotte, importante quantitativement au début des années 1990 mais en grande partie obsolète, et pour accroître considérablement le nombre de navires adaptés aux missions actuelles (tableau 4)¹⁷. Si les moyens navals chinois n'atteignent pas encore le volume et la qualité de la Marine américaine, ils s'en rapprochent à grands pas¹⁸.

Tableau 4. Évolution de la flotte de la Marine chinoise

	2005	2012
Destroyers	21	26
Frégates	43	53
Bateaux de débarquement lourds	20	28
Bateaux de débarquement moyens	23	23
Sous-marins diesels	51	48
Sous-marins nucléaires	6	5
Patrouille maritime	51	86
Total	215	269

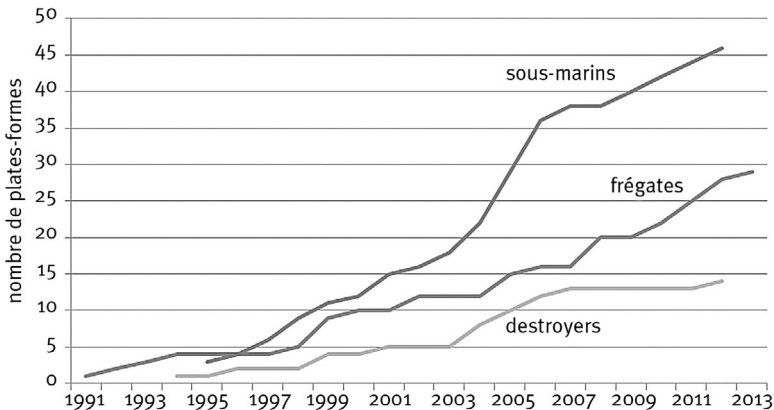
Sources : Department of Defense, *The Military Power of the People's Republic of China*, op. cit., p. 51, et *Military and Security Developments Involving the People's Republic of China*, op. cit., 2012, p. 28.

17 Department of Defense, *The Military Power of the People's Republic of China*, Washington, Office of the Secretary of Defense, juillet 2005 ; Department of Defense, *Military and Security Developments Involving the People's Republic of China*, Washington, Office of the Secretary of Defense, mai 2012 ; Ronald O'Rourke, *China Naval Modernization: Implications for U.S. Navy Capabilities – Background and Issues for Congress*, Washington, Congressional Research Service, 23 mars 2012.

18 Les États-Unis ont pour objectif d'avoir une flotte de 313 navires, tous types confondus (Ronald O'Rourke, *China Naval Modernization...*, op. cit., p. 50).

Qui plus est, les missions de la Marine chinoise ont radicalement changé. Jusqu'au début des années 2000, son ambition était essentiellement côtière et visait à empêcher toute invasion du territoire continental. Le changement d'approche a débuté en grande partie avec la « Stratégie de défense hauturière » mise en place par le général Liu Huaqing en 1986¹⁹. Cette transformation a permis une impulsion nouvelle en faveur de la Marine lors du 14^e Congrès du Parti communiste chinois (PCC) pour moderniser la flotte et permettre à la Marine d'acquérir un savoir-faire hauturier. En 2004, dans son discours-clé sur les « nouvelles missions » des armées chinoises, le président Hu Jintao a insisté sur le développement des moyens navals pour protéger les intérêts nationaux de la Chine et pour jouer un rôle plus grand dans la promotion de la paix et de la sécurité internationales. Ainsi, depuis les années 2000, les autorités chinoises ont fait un lien explicite entre puissance navale et développement économique. Le commandant Wu Shengli affirmait par exemple, en 2006, que la Chine avait besoin d'une Marine puissante pour protéger ses zones de pêche, l'accès aux ressources et les passages stratégiques pour son énergie.

Les choix d'équipement de la dernière décennie marquent donc une rupture (**graphique 3**). La Marine chinoise ambitionne aujourd'hui d'agir en haute mer et au-delà des lignes de défense du territoire continental. La Chine cherche en effet à devenir une puissance navale capable de concurrencer l'influence américaine en Asie-Pacifique, mais aussi de défendre ses revendications maritimes, en particulier en mer de Chine méridionale, et de protéger les lignes de communication maritimes dont dépendent les importations et exportations chinoises jusque dans l'océan Indien et le golfe d'Aden.



Graphique 3. Entrée en service dans la Marine chinoise depuis 1991
Source : Ronald O'Rourke, *China Naval Modernization*, dans *ibid.*, p. 20, 28 et 30.

19 Department of Defense, *Military and Security Developments Involving the People's Republic of China*, Washington, Office of the Secretary of Defense, août 2011, p. 57-58.

La construction d'une flotte moderne et la volonté de projection des forces chinoises se traduisent aussi par la stratégie du « collier de perles », par laquelle la Marine cherche à avoir accès à un ensemble de bases permettant de soutenir ses opérations entre la Chine et le golfe arabo-persique. Ceci s'explique notamment par le fait que 80 % des approvisionnements en hydrocarbures de la Chine passent par le détroit de Malacca. Sa sécurité énergétique et sa croissance économique dépendent donc de la sécurité maritime, ce qui explique l'intérêt du pays à lutter contre les pirates et ses investissements croissants dans les moyens navals.

Enjeux économiques et stratégiques de maîtrise des mers pour la Chine

Le développement économique de la Chine rend ce pays de plus en plus dépendant des échanges maritimes, par lesquels transitent plus de 90 % de ses exportations et de ses importations, en particulier les hydrocarbures. De plus, la mondialisation conduit à un modèle productif de plus en plus morcelé, rendant les échanges intra-sectoriels toujours plus importants pour ce pays qui est devenu l'usine du monde (**tableau 5**). La préservation des intérêts économiques de la Chine et de son mode de développement actuel rend donc essentielle la maîtrise des mers ou, *a minima*, la sécurité des échanges maritimes.

Tableau 5. Flux de marchandises sur les principaux axes commerciaux Est-Ouest pour les conteneurs (millions de TEU, équivalents vingt pieds)

	Trans-Pacifique		Europe-Asie		Transatlantique	
	<i>Asie de l'Est- Amérique du Nord</i>	<i>Amérique du Nord- Asie de l'Est</i>	<i>Asie de l'Est- Europe</i>	<i>Europe- Asie de l'Est</i>	<i>Europe- Amérique du Nord</i>	<i>Amérique du Nord- Europe</i>
1995	4,0	3,5	2,4	2,0	1,7	1,7
2000	7,3	3,5	4,7	2,5	2,7	1,7
2005	11,9	4,5	9,3	4,4	3,7	2,0
2009	10,6	6,1	11,4	5,5	2,7	2,0

Source : CNUCED, *Review of Maritime Transport 2011*, 2011, p. 23.

À ces considérations s'ajoute une particularité : les autres grandes puissances économiques ont du mal à réconcilier leurs intérêts économiques et leur effort en faveur de la lutte contre la piraterie, ou plus largement de la sécurité maritime, car il n'y a pas de lien immédiat entre les menaces et leur pavillon national. En effet, les entreprises des principales économies avancées se sont internationalisées et sont de plus en plus dissociées de leur territoire d'origine. De plus, l'essentiel des flottes marchandes ne sont plus placées sous le pavillon national (**tableau 6**), ce qui ne facilite pas la réconciliation entre les intérêts économiques et les intérêts stratégiques. Tel n'est pas le cas pour la Chine. D'une part, les entreprises chinoises ont la majeure partie de leurs activités

en Chine. D'autre part, la grande majorité des navires contrôlés par des intérêts économiques chinois battent pavillon national chinois : près de 80 % du tonnage total. La Chine se trouve donc dans une configuration dans laquelle la convergence entre enjeux économiques et développement d'une puissance maritime est forte.

Compte tenu du poids croissant de la Chine dans l'économie mondiale – environ 10 % du PIB mondial –, le pays pourrait chercher à intégrer dans une approche nationale la question de la sécurité maritime, c'est-à-dire considérer que si les autres nations ne sont pas capables ou ne souhaitent pas prendre en charge ce bien public international, ses intérêts économiques pèsent d'un tel poids qu'il serait de son intérêt de fournir seule la sécurité maritime, si cela était nécessaire. Cela aboutit à la technologie du « meilleur tir », mais avec une fourniture plus optimale, en l'état actuel, que celle des États-Unis.

Tableau 6. Nationalité réelle des flottes par pavillon d'enregistrement (tonnage, janvier 2011)

	Chine*	Allemagne	États-Unis	Japon
Pavillons nationaux (1)	144474	17566	12662	22201
Pavillons de complaisance (2)	37957	90064	29278	157847
– Antigua et Barbuda	0	12498	53	0
– Bahamas	344	2777	4532	6587
– Chypre	235	4314	78	528
– Ile de Man	0	1011	21	1574
– Liberia	5347	51875	2728	7889
– Malte	227	3280	655	200
– Îles Marshall	1475	10939	16033	4180
– Panama	30329	3370	5178	136889
Tonnage hors pavillon national**	21 %	84 %	70 %	88 %

* incluant Hong-Kong. ** ratio (2) / [(1) + (2)]

Source : CNUCED, *Review of Maritime Transport 2011*, 2011, p. 47 et p. 194-200.

L'analyse des dépenses militaires et des choix d'équipement montre que la Chine a parfaitement saisi l'importance d'une marine de guerre hauturière pour affirmer son rôle international et protéger ses intérêts économiques. Il n'est donc pas étonnant que les travaux de l'amiral Mahan trouvent aujourd'hui un écho très important en Chine, et qu'ils soient structurants pour la politique navale chinoise²⁰.

²⁰ Seth Cropsy et Arthur Milikh, « Mahan's Naval Strategy: China Learned It. Will America Forget It? », *World Affairs*, mars-avril 2012, en ligne : <https://www.hudson.org/research/8782-mahan-s-naval-strategy-china-learned-it-will-america-forget-it> (anciennement <http://www.worldaffairsjournal.org/article/mahan-s-naval-strategy-china-learned-it-will-america-forget-it>).

Dans *The Influence of Sea Power Upon History*, l'amiral Alfred Mahan montre en 1889 que la Royal Navy a permis de créer et de préserver l'Empire britannique ; il en tire des leçons de stratégie navale pour les États-Unis²¹. Il souligne en particulier la relation cruciale qui lie les puissances maritimes disposant d'une importante marine, le commerce international et la possession de colonies. Pour lui, le succès des guerres navales repose sur l'engagement de navires de guerre concentrant leur puissance de feu lors de batailles décisives, la « maîtrise des océans » apparaissant comme la seule stratégie digne d'application²². La maîtrise des océans se définit comme la possession d'une puissance maritime supérieure qui fait disparaître militairement le pavillon ennemi, ou qui l'oblige à éviter l'affrontement en ne naviguant pas dans les mers contrôlées par la puissance maritime précitée. Par le contrôle du grand large, cette dernière ferme ainsi les voies commerciales maritimes à ses rivaux et à ses ennemis. Cette conception a été érigée par Mahan et ses successeurs en modèle universellement valable. Les enjeux économiques de la maîtrise des mers pour la Chine, liés à sa dépendance à l'égard des échanges maritimes, permettent de comprendre l'importance pour ce pays du développement d'une puissance navale.

Vers une thalassocratie chinoise ?

La puissance navale chinoise constitue à la fois une solution pour assurer une sécurité maritime accrue et une menace pour le principe de liberté des mers. En ce sens, il existe une tension forte entre la fourniture de la sécurité maritime à l'échelle régionale, voire internationale, et la préservation de la liberté de circulation qui assure la viabilité économique du commerce maritime et, de ce fait, une croissance économique forte.

En l'absence d'une solution concertée entre les pays, il est possible qu'un État très dépendant des échanges maritimes gère directement la fourniture du bien public international sans chercher à obtenir la participation de l'ensemble des parties prenantes. Cependant, du fait du comportement non coopératif des autres pays et d'un possible comportement de passager clandestin, la Chine pourrait non pas fournir spontanément un bien public international, mais choisir une approche tendant vers un « bien de club », c'est-à-dire un bien public avec possibilité d'exclusion par ceux qui assurent la fourniture de ce bien²³.

21 Alfred Thayer Mahan, *The Influence of Sea Power Upon History, 1660-1783*, New York, Courier Dover Publications, 1987.

22 Renaud Bellais, *La Maîtrise des mers face aux défis de la mondialisation (Crissma Working Papers, n° 4)*, Milan, Université catholique du Sacré-Cœur, septembre 2004.

23 James Buchanan, « An Economic Theory of Clubs », *Economica*, vol. 32, 1965, p. 1-14 ; Richard Cornes et Todd Sandler, *The Theory of Externalities, Public Goods and Club Goods*, *op. cit.*

Dans ce cas, la Chine pourrait utiliser sa capacité à assurer la maîtrise des mers pour aboutir à une privatisation de la haute mer en fonction de ses intérêts particuliers, ce qui serait contradictoire avec le principe de *mare liberum*. Les tensions récentes en mer de Chine méridionale²⁴ peuvent laisser craindre que la Chine, devenue une puissance navale, cherche à imposer un ordre maritime privatif, à l'instar de la *pax romana* instaurée en Méditerranée par Pompée. La création d'une telle thalassocratie serait non seulement périlleuse pour les pays voisins de la Chine, mais elle pourrait remettre en cause le libre accès à la haute mer et son libre usage.

La puissance navale chinoise reste cependant encore en devenir. Évaluant l'engagement de la Marine chinoise dans la lutte anti-piraterie dans le golfe d'Aden, le contre-amiral Yin Zhuo souligne que « les capacités de la Marine ne sont pas particulièrement adaptées aux opérations de haute mer²⁵ ». La Marine chinoise ne maîtrise pas encore la complexité de ces opérations, et elle a pu identifier ses lacunes grâce à son implication dans la lutte contre les pirates, ce qui explique aussi les efforts engagés dans la modernisation de sa flotte. Il est toutefois possible d'envisager, à l'instar de Lee Willett²⁶, que la lutte contre la piraterie ait servi de test pour la Marine chinoise afin de concevoir les fondements d'une *pax sinica* conduisant sans aucun doute à une thalassocratie. La privatisation de la haute mer en contrepartie de la fourniture de la sécurité maritime pourrait alors être une cause de conflit pour les pays qui, comme les États-Unis, souhaitent préserver le libre usage des mers²⁷.

La piraterie au large de la Somalie peut être considérée comme un phénomène temporaire, lié à l'effondrement ou à la faiblesse des États de la corne de l'Afrique, qui pourrait rapidement se résorber. Quand bien même il serait endémique, l'ampleur du phénomène n'est pas suffisante pour perturber de manière notable les échanges maritimes internationaux, au regard des coûts humains et économiques induits. Cependant, la lutte contre la piraterie est révélatrice à bien des égards de mutations en cours.

24 Robert Kaplan, « The South China Sea is the Future of Conflict », *Foreign Policy*, septembre-octobre 2011, en ligne : http://www.foreignpolicy.com/articles/2011/08/15/the_south_china_sea_is_the_future_of_conflict.

25 Department of Defense, *Military and Security Developments Involving the People's Republic of China*, août 2011, p. 62.

26 Lee Willett, « Pirates and Power Politics: Naval Presence and Grand Strategy in the Horn of Africa », *The RUSI Journal*, vol. 156, n° 6, décembre 2011, p. 20-25.

27 Abraham Denmark et James Mulvenon (dir.), *Contested Commons: The Future of American Powers in a Multipolar World*, Washington, Center for a New American Security, janvier 2010 ; Scott Jasper (dir.), *Securing Freedom in the Global Commons*, Palo Alto, Stanford University Press, 2010 ; Barry Posen, « Command of the Commons: The Military Foundation of U.S. Hegemony », *International Security*, vol. 28, n° 1, été 2003, p. 5-46.

D'une part, elle montre que la fourniture de biens publics à l'échelle régionale ou internationale n'est pas aussi aisée qu'il pourrait y paraître. L'absence d'un État supranational conduit souvent à une fourniture sous-optimale de ces biens, qui pose la question de la mise en place d'un « gouvernement mondial » ou, tout du moins, d'agences dédiées à la fourniture, voire à la production de ces biens par un financement obligatoire des États et/ou des utilisateurs. Les recherches de financement des opérations de maintien de la paix constituent une littérature intéressante à cet égard²⁸.

D'autre part, la lutte contre la piraterie souligne que l'engagement des grands États ne peut se comprendre qu'au regard de leurs intérêts stratégiques et économiques. La présence militaire de la Chine dans cette lutte est intimement liée au développement de son économie dans un environnement productif mondialisé, pour lequel les échanges maritimes sont essentiels. Le repositionnement de la Chine dans la sécurité maritime au large de la Somalie permet de mieux percevoir les fondements du développement de la puissance navale chinoise.

Si l'émergence d'une telle puissance navale peut permettre de dépasser les limites d'une fourniture interétatique d'un bien public international tel que la sécurité maritime, elle pose la question d'un risque de privatisation des espaces maritimes au seul bénéfice de la Chine. Ceci peut-il conduire à la mise en place d'une *pax sinica* ? Et si oui, la fourniture de la sécurité maritime par une seule grande puissance peut-elle être compatible avec un développement économique partagé entre la Chine et ses partenaires économiques ? Par la maîtrise des échanges maritimes, la Chine pourrait être tentée de privilégier ses seuls intérêts, de contraindre les autres pays à s'y conformer dans leurs propres choix, voire d'exclure des espaces maritimes les pays n'acceptant pas les conditions qu'elle aurait posées.

La récente tentative de l'administration Obama pour faire ratifier la Convention de Montego Bay par le Congrès souligne que les États-Unis ont parfaitement perçu la nécessité de préserver la liberté des mers par la maîtrise des règles internationales comme par la pérennité d'une force navale importante. Sans cette liberté, la santé économique des États-Unis pourrait s'en trouver menacée.

²⁸ Sur cette question, voir la revue de la littérature présentée dans Nadège Sheehan, *The Economics of UN Peacekeeping*, New York, Routledge, 2011.

II

**Les colonies marchandes dans les
ports européens à l'époque moderne**

LES COLONIES MARCHANDES ÉTRANGÈRES DANS LES PORTS EUROPÉENS (c. 1680-c. 1780)

Caroline Le Mao et Michel Figeac
Maître de conférences et Professeur
à l'université Michel de Montaigne – Bordeaux 3

Les questions d'agrégation ont toujours été des accélérateurs de la recherche car, en braquant les projecteurs sur une thématique précise, elles conduisent à faire des bilans historiographiques et stimulent l'intérêt des jeunes chercheurs. Pour profiter de cette opportunité, le Centre d'études des mondes moderne et contemporain (CEMMC) de l'université Michel de Montaigne – Bordeaux 3, dont un des axes est consacré aux villes portuaires, a organisé en décembre 2012 une journée d'études autour des mobilités marchandes, en fonction de la question alors au programme : « Les circulations internationales en Europe, années 1680-années 1780 ».

Dans leur introduction à l'ouvrage qu'ils ont publié à ce sujet, Pierre-Yves Beaurepaire et Pierrick Pourchasse démontraient que les communautés marchandes étrangères se trouvaient au cœur du sujet¹. L'une des premières thématiques abordées est en effet la définition et la perception de l'étranger dans les sociétés anciennes. Ainsi que le rappelle Philippe Jarnoux, « la question de l'altérité de l'étranger et de sa visibilité sociale passe par une interrogation sur sa situation au regard des lois et son statut juridique, sur ses caractéristiques visibles, repérables et ressenties par ses contemporains, sur le nombre d'individus concernés et leur propension à se comporter en groupe spécifique et enfin peut-être sur la distance parcourue et la réalité de l'éloignement géographique² ». La relative imprécision du statut juridique de l'étranger, l'application laxiste des règles et des conditions locales particulières peuvent conduire à des situations très complexes. Les sociétés de l'époque moderne ne sont pas celles des États-

1 Pierre-Yves Beaurepaire et Patrick Pourchasse (dir.), *Les Circulations internationales en Europe, années 1680-années 1780*, Rennes, PUR, 2010, p. 7-15.

2 Philippe Jarnoux, « Migrants et migrations dans les villes bretonnes sous l'Ancien Régime », dans Elsa Carillo-Blouin (dir.), *Le Monde en Bretagne, la Bretagne dans le monde. Voyages, échanges et migrations*, Brest, Centre de recherche bretonne et celtique (CRBC), 2006, p. 46-47.

nations du XIX^e siècle, et ne peuvent être définies en fonction d'identités nationales figées et de caractéristiques culturelles spécifiques. Elles sont avant tout une juxtaposition et une superposition de communautés professionnelles, culturelles, religieuses...

270

L'étude des communautés marchandes étrangères est en effet à la croisée de ces problématiques. La présence de l'étranger, au sens large, est une dimension sociologique constitutive des villes portuaires. Il peut s'agir du travailleur saisonnier ou occasionnel, venu par exemple travailler sur les chantiers navals en période de haute conjoncture ; de touristes en villégiature ; de marins à l'escale qui représentent souvent une population tumultueuse ; ou encore de migrants en partance pour un autre monde ou en voie d'installation dans leur nouveau pays d'accueil. Quelles que soient les motivations et les origines, le cosmopolitisme est un fait structurel de l'histoire des villes portuaires qui transcende les clivages sociaux, puisqu'on le retrouve aussi bien dans les catégories populaires que dans les élites négociantes. Cette réalité est caractérisée par un polyglottisme et un pluralisme confessionnel qui ont largement contribué au pittoresque des lieux. En ce qui concerne notamment l'aspect religieux, il faut se demander si les villes portuaires ne sont pas, ne serait-ce que pour des nécessités économiques, des lieux de plus grande tolérance. On peut penser à cet égard aux communautés juives de Bordeaux ou de Bayonne. Il ne faut pas oublier non plus les questions que cela pose sur le plan juridique : notamment celle du droit spécifique des étrangers ou de savoir de quelle juridiction ils relèvent. Cette présence peut encore créer des problèmes d'ordre politique dans des conjonctures particulières : qu'en est-il, par exemple, des communautés hollandaise ou anglaise de Bordeaux lors des guerres de Louis XIV ? Ou lors de la guerre de Sept Ans ? Ni marchand ni bourgeois, le milieu du négoce se caractérise par son aptitude au renouvellement par l'intégration de nouveaux venus, petits marchands enrichis dans le métier ou négociants étrangers à la place. La définition de l'identité ne se complaît pas dans les références nationales et les origines, mais bien plus dans les clivages dictés par la puissance des capitaux, l'esprit d'entreprise, les facultés individuelles et la maîtrise des réseaux. La réussite commerciale passe en effet par l'existence de réseaux de courtiers, de correspondants et de commissionnaires à l'échelle de l'Europe et de ses dépendances coloniales. Ces colonies étrangères implantées dans les ports favorisent cette internationalisation du négoce européen. Du nord au midi méditerranéen, les colonies étrangères ont donc une place véritablement considérable. À Hambourg, la moitié de la communauté marchande est étrangère : une liste de 1695 donne 167 familles étrangères, et on en dénombre encore 124 en 1724. À Cadix, au XVIII^e siècle, on recense 14 nations étrangères, ce qui représente 153 familles négociantes parmi lesquelles les Français

forment le groupe le plus nombreux avec une soixantaine de maisons. Le phénomène est véritablement européen et situe le milieu négociant au cœur des circulations internationales.

Pour mesurer les avancées les plus récentes de l'historiographie en ce domaine, le CEMMC a fait le choix de donner la parole à une génération de jeunes chercheurs, auteurs de thèses récentes. Docteur de l'université Paris-Sorbonne, Philippe Gardey reprend pour Bordeaux le dossier travaillé naguère par Paul Butel et Peter Voss³ ; il est l'auteur d'une thèse réalisée sous la direction du recteur Jean-Pierre Poussou, publiée en 2009 sous le titre *Négociants et marchands de Bordeaux de la guerre d'Amérique à la Restauration*. Brice Martinetti, tout récemment docteur de l'université de La Rochelle, est l'auteur d'une thèse sur *Les Négociants rochelais au XVIII^e siècle. Formations, évolutions et révolutions d'une élite*, qui fut l'occasion pour lui de présenter une vision d'ensemble et une étude socioculturelle du milieu négociant rochelais. Cela en fait donc un excellent connaisseur de la place des étrangers à La Rochelle aux XVII^e et XVIII^e siècles, et particulièrement des protestants. Plus au sud, Arnaud Bartolomei, maître de conférences à Nice, a soutenu en 2007 une thèse intitulée *La Bourse et la vie. Destin collectif et trajectoires individuelles des marchands de Cadix, de l'instauration du « comercio libre » à la disparition de l'Empire espagnol*. Il centre ici son attention sur la naturalisation des marchands étrangers dans ce port à la charnière des mondes méditerranéen et atlantique. Plus à l'est, les ports italiens ont fait l'objet de nombreuses études récentes. Roberto Zaugg, maître-assistant à l'université de Bâle et auteur d'une thèse sur les marchands napolitains, s'est penché sur la condition juridique des étrangers dans le royaume de Naples⁴. Pour sa part, Mathieu Grenet, post-doctorant à la Washington University de Saint-Louis, a soutenu en 2010 une thèse préparée à l'Institut européen de Florence sur *La Fabrique communautaire. Les Grecs à Venise, Livourne et Marseille, 1770-1830*, mais il centre la présente étude sur le *Fondaco dei Turchi* de Venise, ce qui lui permet de démêler le complexe écheveau des relations entre la capitale de la Vénétie et ses marchands « turcs ». Enfin, nous quittons les rivages italiens pour les quais du port de Hambourg grâce à Vincent Demont, maître de conférences à Paris X-Nanterre ; il est l'auteur d'une thèse sur *L'Orfèvrerie-Joaillerie à Francfort-sur-le-Main et Hambourg (1585-1648)* :

- 3 Paul Butel, *Les Négociants bordelais, l'Europe et les Îles au XVIII^e siècle*, Paris, Aubier, 1974 ; Peter Voss, *Bordeaux et les villes hanséatiques*, thèse de doctorat, Université Michel de Montaigne – Bordeaux 3, 1995. De ce dernier, signalons tout particulièrement l'article « Hendrich Luetkens, marchand allemand à Bordeaux (1661-1722) », dans Alain Ruiz (dir.) *Présence de l'Allemagne à Bordeaux du siècle de Montaigne à la veille de la seconde guerre mondiale*, Bordeaux, Presses universitaires de Bordeaux, 1997, p. 31-45.
- 4 Roberto Zaugg, *Stranieri di antico regime. Mercanti, giudia e consoli nella Napoli del Settecento*, Roma, Viella, 2011.

marché et acteurs, soutenue en 2008, thématique qu'il a élargie comme le prouvent ses publications sur la Bourse de Hambourg et sur les marchands, les migrants et les pratiques comptables à Hambourg au xvii^e siècle⁵. Il était donc tout désigné pour présenter l'état des connaissances sur le cosmopolitisme marchand à Hambourg.

Leurs regards croisés tentent de démontrer à quel point ces colonies de marchands étrangers étaient le support de réseaux transnationaux sur lesquels reposaient les échanges au long cours, avant que les nouvelles technologies ne viennent rendre obsolète l'intermédiation marchande.

5 « Apport de savoir ou perturbation des pratiques ? Marchands, migrants et pratiques comptables à Hambourg au xvii^e siècle », *Migrations et société*, vol. 18, n° 108, novembre-décembre 2006, p. 63-74 ; *id.*, « Droits et pratiques du cosmopolitisme marchand : la bourse de Hambourg au xvii^e siècle », dans Pilar Gonzales-Bernardo, Manuela Martini et Marie-Louise Pelus-Kaplan (dir.), *Étrangers et sociétés. Représentations, coexistences, interactions dans la longue durée*, Rennes, PUR, 2008, p. 351-360.

INSTITUTION DE LA COEXISTENCE ET PRATIQUES
DE LA DIFFÉRENCE : LE *FONDACO DEI TURCHI* DE VENISE
(XVI^e-XVIII^e SIÈCLE)

*Mathieu Grenet*¹

Docteur en histoire à l'université européenne de Florence

« *Fontego esser stato prima de Pesaro, po de Duca di Ferrara, po de Priuli, po de Pesaro, po de Manin. Ma San Marco aver dato fontego per casa de' Turchi, e mi voler star in fontego*² ». C'est en opposant deux légitimités, l'une foncière et l'autre politique, que Sadullah Idrisi – Saddo Drisdi dans les sources vénitienes – justifie en 1838 son refus d'abandonner sa résidence dans le *Fondaco dei Turchi*, un imposant bâtiment à demi-ruiné, sis sur le Grand Canal aux abords du pont du Rialto, et servant depuis deux siècles d'auberge et d'entrepôt aux marchands musulmans de passage à Venise. Décrit comme âgé d'« à peine cinquante ans, de stature moyenne, robuste, aux yeux noirs très vifs », Idrisi est à la fois sujet du Grand Seigneur et résident vénitien³. Si cette double caractérisation ne saurait suffire à faire de lui un personnage hybride, les incessants rappels de sa qualité d'« Oriental » conjugués avec sa parfaite maîtrise du dialecte vénitien viennent brouiller le petit jeu des catégorisations comme des assignations identitaires.

Quant aux circonstances de l'expulsion d'Idrisi, elles illustrent le climat de dérégulation foncière qui règne à Venise sous occupation autrichienne⁴. Antonio Busetto, dit Petich, fait partie des nombreux aventuriers et spéculateurs que la chute de la Sérénissime République en 1797 a attirés dans la Lagune ; en

- 1 Chercheur postdoctoral, projet « *Mediterranean reconfigurations. Intercultural trade, commercial litigation, and legal pluralism* » (ConfigMed), European Research Council, Advanced Grant n° 295868.
- 2 « Le *Fondaco* a d'abord appartenu aux Pesaro, puis au duc de Ferrare, puis aux Priuli, puis aux Pesaro, puis aux Manin. Mais San Marco a donné le *Fondaco* comme maison aux Turcs, et je veux rester dans le *Fondaco* » (cité par Agostino Sagredo et Federico Berchet, *Il Fondaco dei Turchi in Venezia: studi storici ed artistici*, Milano, G. Civelli, 1860, p. 30).
- 3 *Ibid.* Sauf mention contraire, toutes les traductions sont de notre fait.
- 4 Rappelons qu'à la chute de la République (mai 1797), Venise est brièvement annexée par la France, puis cédée aux Autrichiens (1798) ; reprise en 1805 par les Français, elle est intégrée au *Regno d'Italia*, sous tutelle napoléonienne, avant de repasser de 1814 à 1866 sous domination autrichienne.

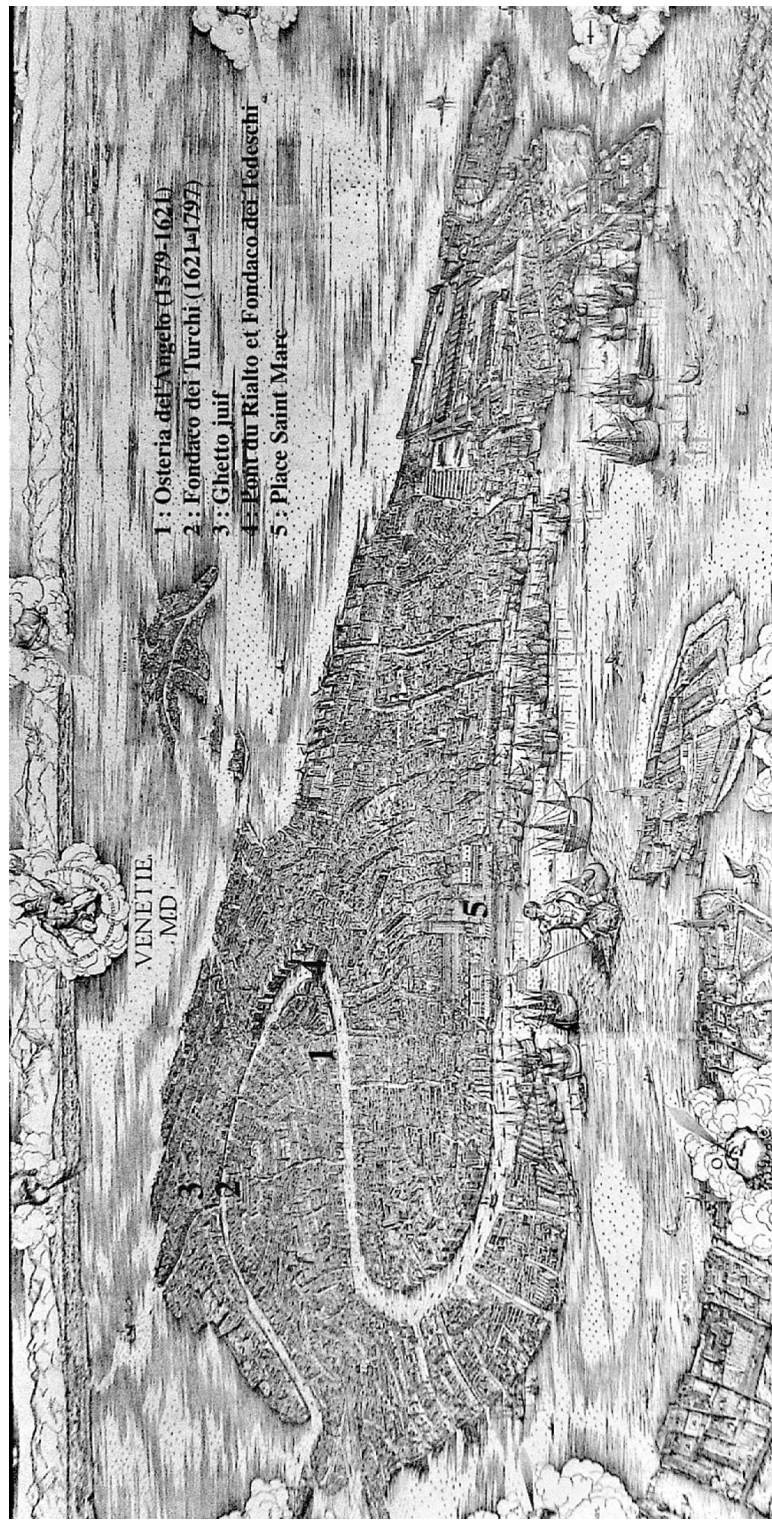


Fig. 1. Localisation des principaux lieux mentionnés dans cet article.

Ils sont reportés sur la Veduta di Venezia (1500) de Jacops de Barbari (source : Wikimedia commons)

1838, il rachète à la famille Manin le bâtiment délabré du *Fondaco dei Turchi* dans le but de le faire raser (fig. 2)⁵. C'est sans compter sur la détermination de son dernier habitant, qui multiplie les recours juridiques, allant jusqu'à menacer arme au poing un commissaire de police venu l'expulser⁶. Finalement débouté, Idrisi disparaît rapidement de Venise, sans même la satisfaction de voir son combat partiellement récompensé : refusant de voir raser ce que l'on décrit alors comme « peut-être le plus beau spécimen d'architecture byzantine qui existe en Europe, exclusion faite de la Turquie⁷ », la municipalité vénitienne contraint en effet Petich à restaurer plutôt qu'à raser



Fig. 2. Le *Fondaco dei Turchi* avant rénovation à la fin des années 1850, photographie de Carlo Naya (1816-1882) (source : Wikimedia commons)

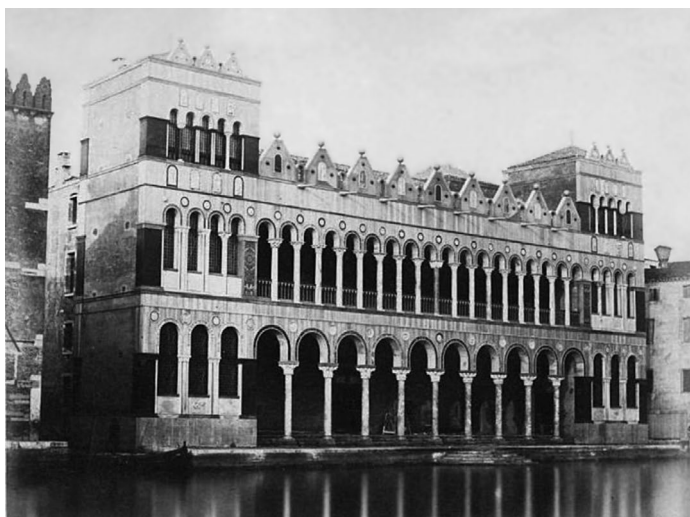


Fig. 3. Le *Fondaco dei Turchi* après rénovation dans les années 1860, photographie de Carlo Naya (source : Wikimedia commons)

- 5 Juergen Schulz, « The Restoration of the *Fondaco dei Turchi* », *Annali di architettura*, 1995, n° 7, p. 19-38, en particulier p. 19-20. Voir également Charles Casati, « Courrier italien », *Revue des questions historiques*, vol. 4, n° 7, 1869, p. 274-282, *loc. cit.* p. 276 : « Le *Fondaco dei Turchi* tombait en ruines ; il poussait des arbres et de la salade entre ses débris de marbre, et l'on parlait d'employer ses précieuses colonnes de marbre antique à la construction d'un arc de triomphe ».
- 6 Agostino Sagredo et Federico Berchet, *Il Fondaco dei Turchi in Venezia...*, *op. cit.*, p. 30.
- 7 Charles Casati, « Venise et le *Fondaco dei Turchi* », *Le Moniteur des Architectes*, 31 juillet 1869, p. 18.

le bâtiment (fig. 3), qu'elle finit par lui racheter en 1871 pour y loger le Musée d'histoire naturelle de la ville⁸.

Pour les commentateurs de l'époque, parmi lesquels les premiers historiens du *Fondaco*, l'aristocrate Agostino Sagredo et l'historien Guglielmo Berchet, frère de l'architecte en charge de la restauration du bâtiment, l'opposition farouche d'Idrisi à son expulsion relève du paradoxe : alors que la chute de la République marque la fin de l'obligation faite aux musulmans de séjourner dans ce lieu « marqué du sceau de la servitude, ou tout au moins du mépris », il choisit « de sa propre volonté » de résider dans « l'antique et chancelante prison »⁹. L'apparent « retournement du stigmaté » procède ici de la conception même qu'Idrisi semble avoir de sa propre légitimité¹⁰ : ainsi que le soulignent déjà Sagredo et Berchet, « Saddo n'était pas ignorant ; il connaissait l'histoire du *Fondaco* et celle de son passage entre les mains de différents propriétaires, mais il estimait qu'y habiter et y prier constituait un droit de sa nation et de sa religion¹¹ ».

276

Par-delà son aspect anecdotique, cet épilogue témoigne de la complexité et des ambiguïtés de l'histoire même du *Fondaco dei Turchi* de Venise. Instrument de ségrégation socio-spatiale d'une *minorité* aux contours flous – « sa nation et sa religion » –, celui-ci est également un espace au sein duquel s'élabore, à travers lequel s'exprime et sur lequel se projette une identité collective. À l'heure où la plupart des travaux sur l'interculturalité insistent sur le caractère insaisissable et mouvant de leurs objets, l'attachement d'Idrisi au *Fondaco* comme les commentaires que suscite son geste viennent rappeler l'importance des espaces physiques dans la construction et l'expression d'un rapport à – voire d'un discours sur – l'autre. Considéré dans la perspective d'une « institution de la communauté » par nature polysémique¹², le *Fondaco* apparaît comme un espace à la fois social, économique et symbolique, dont les usages informent les différentes perceptions de la présence « turque » à Venise.

Les pages qui suivent répondent à un double objectif. D'une part, offrir au lecteur francophone une rapide synthèse des recherches sur le *Fondaco dei Turchi* de Venise, jusqu'ici disponibles principalement en italien et en anglais. D'autre part, réfléchir à l'articulation problématique entre institution de la coexistence et pratiques de la différence, et ceci tout en tenant à distance aussi

8 Sur cet épilogue, voir Juergen Schulz, « The Restoration of the *Fondaco dei Turchi* », art. cit.

9 Agostino Sagredo et Federico Berchet, *Il Fondaco dei Turchi in Venezia...*, op. cit., p. 30.

10 Nous reprenons bien sûr l'expression de « retournement du stigmaté » à Erving Goffman, *Stigmaté. Les usages sociaux des handicaps* [1963], Paris, Les Éditions de Minuit, 1975.

11 Agostino Sagredo et Federico Berchet, *Il Fondaco dei Turchi in Venezia...*, op. cit., p. 30.

12 Sur ce point, voir Paulin Ismard et Émilie Rosenblieh, « Instituer la communauté », *Hypothèses*, n° 1, 2005, p. 107-116.

bien les poncifs sur Venise « porte de l'Orient » que les conceptions tour à tour dramatiques ou iréniques de l'interculturalité¹³.

AUX ORIGINES DE LA PRÉSENCE « TURQUE » À VENISE

On le sait, le terme *turc* renvoie à l'époque moderne à une catégorisation ethnique et culturelle sensiblement distincte de son sens contemporain¹⁴. Encore au milieu du XVIII^e siècle, le dictionnaire toscan de référence donne ainsi la définition suivante de *Turco* : « Qui est de la secte mahométane » – « *Che à della setta Maomettana*¹⁵ ». À première vue, écrire l'histoire des « Turcs » de Venise reviendrait donc à enquêter sur cette énigmatique présence musulmane, dont on a longtemps supposé qu'elle était négligeable et marginale, avant d'admettre qu'elle était probablement plus importante qu'on ne l'avait cru. Nous verrons que l'exercice est en réalité plus complexe que cela, ne serait-ce que du fait de l'impossible équivalence entre le « turc » moderne et l'actuel « musulman » : au gré des sources et de leurs auteurs, il n'est ainsi pas rare de trouver parmi les *Turchi* des juifs dits « levantins », des Grecs ou encore des Arméniens. À cela s'ajoute enfin la référence à un monde ottoman que les termes « turc » et « musulman » ne saisissent qu'en partie : si le sultan est le « Grand Turc », ethniquement l'ensemble de ses sujets ne sont pas turcs, tout comme l'ensemble des musulmans que les Européens disent « turcs » ne sont pas sujets du sultan¹⁶. S'inscrivant dans le sillage d'un récent renouveau des études sur la présence musulmane en Europe moderne¹⁷, cette enquête propose donc

- 13 Notre réflexion s'inscrit ici dans le prolongement d'importantes enquêtes collectives sur la présence étrangère en Europe moderne, en particulier Pilar González-Bernaldo, Manuela Martini et Marie-Louise Pelus-Kaplan (dir.), *Étrangers et Sociétés. Représentations, coexistences, interactions dans la longue durée*, Rennes, PUR, 2008, ainsi que David Do Paço, Mathilde Monge et Laurent Tatarenko (dir.), *Des religions dans la ville. Ressorts et stratégies de coexistence dans l'Europe des XVI^e-XVIII^e siècles*, Rennes, PUR, 2010.
- 14 Sur ce point, voir Ethem Eldem, *French Trade in Istanbul in the Eighteenth Century*, Leiden/Boston/Köln, Brill, 1999, p. 181 et 218 ; Cemal Kafadar, « A Death in Venice (1575): Anatolian Muslim Merchants Trading in the Serenissima », *Journal of Turkish Studies*, n° 10, 1986, p. 191-218, *loc. cit.* p. 193-194.
- 15 *Vocabolario degli Accademici della Crusca*, Firenze, Appresso Francesco Pitteri, 1741, t. V, p. 124, cité par Giovanni Ricci, « Crypto-identities. Disguised Turks, Christians and Jews », dans Anthony Molho et Diogo R. Curto (dir.), *Finding Europe. Discourses on Margins, Communities, Images*, ca. 13th-ca. 18th Centuries, New York, Berghahn Books, 2007, p. 40.
- 16 Gilles Veinstein, « Les Ottomans : variations sur une identité », dans Christian Décobert (dir.), *Valeur et distance : Identités et sociétés en Égypte*, Paris, Maisonneuve et Larose/MMSH, 2000, p. 105-119.
- 17 Jocelyne Dakhliā et Bernard Vincent (dir.), *Les Musulmans dans l'histoire de l'Europe*, vol. 1, *Une intégration invisible*, Paris, Albin Michel, 2011 ; Jocelyne Dakhliā et Wolfgang Kaiser (dir.), *Les Musulmans dans l'histoire de l'Europe*, vol. 2, *Passages et contacts en Méditerranée*, Paris, Albin Michel, 2013 ; Lucette Valensi, *Ces étrangers familiers. Musulmans en Europe (XVI^e-XVIII^e siècle)*, Paris, Payot, 2012.

de resituer la figure du « Turc » dans le temps long des rapports entre Venise et l'Islam, plutôt que dans la seule perspective – historiquement plus limitée – des relations que la Sérénissime entretient avec l'Empire ottoman¹⁸.

Le fameux épisode du vol des reliques de saint Marc près d'Alexandrie d'Égypte, en 828, marque symboliquement l'origine des contacts entre Venise et l'Islam – des contacts dont on remarque qu'ils sont placés d'emblée sous le double signe de l'adversité et de la dépendance¹⁹. Il semble pourtant qu'il faille attendre le début du XIV^e siècle pour observer ce qu'Éric Dursteler a qualifié de « faible et intermittente » présence musulmane dans la Cité des Doges²⁰. Encore doit-on préciser qu'il s'agit là d'hommes libres et non d'esclaves, dont la présence à Venise est quant à elle attestée depuis bien plus longtemps²¹. Dès la fin du XIV^e siècle, cette présence se fait plus sensible, notamment avec le séjour à Venise en 1384 d'un *çavuş* envoyé par le troisième sultan ottoman, Mourad I^{er} (1360-1389)²². Trente-cinq ans plus tard, un traité de paix entre la Sérénissime et la Sublime Porte accorde enfin aux sujets ottomans le droit de commercer sous des conditions similaires à celles dont jouissent les marchands vénitiens sur les terres du Grand Seigneur²³.

Trois traits se dégagent ainsi nettement de cette rapide « archéologie » de la présence musulmane à Venise. D'une part, la prépondérance parmi celle-ci des sujets ottomans, dont on peut supposer qu'elle explique la confusion croissante des deux marqueurs sous le terme générique de « turc ». D'autre part, le caractère bicéphale de cette présence telle qu'elle s'incarne dans les figures du marchand et de l'envoyé diplomatique, et ceci tout en gardant à l'esprit que les deux fonctions ne sont alors pas clairement distinguées, et qu'il n'est ainsi pas rare de voir un émissaire du sultan s'adonner au commerce, ou encore des marchands ottomans tenter de bénéficier des exemptions fiscales dont jouissent

18 Pour une perspective sensiblement similaire dans le cas viennois, voir David Do Paço, « Institutionnaliser la coexistence religieuse ? Turcs et sujets turcs de Vienne dans la seconde moitié du XVIII^e siècle », dans David Do Paço, Mathilde Monge et Laurent Tatarenko (dir.), *Des religions dans la ville...*, op. cit., p. 141-161.

19 L'importance de cet épisode est bien évidemment toute symbolique, et Maria Pia Pedani a ainsi fait remonter à l'année 750 les premiers contacts entre Venise et le monde islamique, avec l'intervention du pape Zacharie (741-752) dans le rachat auprès de marchands vénitiens d'esclaves chrétiens destinés à être vendus en Afrique du Nord : « Note sulla storia della comunità islamica a Venezia », dans Gianfranco Levorato (dir.), *Fedi religiose e culture a Venezia nei secoli*, Venezia, Marcianum Press, 2009, p. 101-118, loc. cit. p. 102.

20 Eric R. Dursteler, *Venetians in Constantinople. Nation, Identity and Coexistence in the Early Modern Mediterranean*, Baltimore, Johns Hopkins University Press, 2006, p. 169.

21 Sur ce point, voir par exemple Brunehilde Imhaus, *Le Minoranze orientali a Venezia, 1300-1510*, Roma, Il Veltro, 1997, p. 559-560.

22 Maria Pia Pedani, « Facilities for Ottoman Merchants in the Rialto Market (1534-1621) », dans *XIV. Türk Tarih Kongresi (Ankara, 9-13 Eylül 2002). Kongreye Sunulan bildiriler. II. Cilt II. Kısım*, Ankara, Türk Tarih Kurumu, 2005, p. 1003-1014, loc. cit. p. 1003.

23 Eric R. Dursteler, *Venetians in Constantinople*, op. cit., p. 169.

les diplomates²⁴. Enfin, une certaine tolérance de la Cité des Doges face au(x) monde(s) de l'islam : loin des aléas de la conjoncture politique et des rigueurs de l'apologétique chrétienne, celle-ci permet à Venise d'entretenir une admiration mal dissimulée pour la formidable machine politique ottomane, et même de donner le jour à la première édition arabe ainsi qu'à des traductions latines et italiennes du Coran²⁵.

GRAND COMMERCE ET MARCHANDS « TURCS »

C'est dans les premières décennies du xvi^e siècle que se renforce la présence musulmane à Venise, avec le passage dans la Lagune d'un nombre croissant de « Turcs » circulant entre la Méditerranée orientale et l'Adriatique. Non sans ironie, les tribulations vénitiennes du capitaine Yusuf Raïs, condamné à mort en 1483 pour le viol d'un jeune garçon dans l'auberge du *Cappello Nero*, à un jet de pierre de la place Saint-Marc, avant d'être libéré à la demande du sultan, témoignent ainsi de l'essor de la fréquentation de la place vénitienne par les navires ottomans²⁶. Encore observera-t-on que le port et les quais ne sont pas les seuls lieux où se rencontrent des « Turcs » dans la Venise de la première modernité : ainsi du *maestro* Sabadino, originaire du Caire, qui, à la fin du xv^e siècle, a installé son atelier de tapis *all'uso mamelucco* dans l'une des ruelles de la Cité des Doges²⁷.

Mais plus que les nombreuses traces de cette discrète présence musulmane – laborieuse et économiquement modeste – au sein de l'espace vénitien, c'est la participation directe de marchands « turcs » au commerce de longue distance entre Venise et l'Empire ottoman qui a récemment mobilisé l'attention des historiens. Le fait vient, il est vrai, prendre à contre-pied les nombreuses théories longtemps échafaudées par ces mêmes historiens pour rendre compte du supposé « désintérêt » – voire de l'« incompétence » – des musulmans en matière

24 Maria Pia Pedani, *In nome del Gran Signore. Inviati ottomani a Venezia dalla caduta di Costantinopoli alla guerra di Candia*, Venezia, Deputazione Editrice, 1994, en particulier p. 172-175.

25 Sur l'admiration des élites vénitiennes pour certains aspects de l'organisation politique et sociale de l'Empire ottoman, voir l'étude classique de Lucette Valensi, *Venise et la Sublime Porte. La naissance du despote*, Paris, Hachette, 1987. Sur l'édition vénitienne du premier Coran imprimé, voir Angela Nuovo, « Il Corano arabo ritrovato (Venezia, p. e A. Paganini, tra l'agosto 1537 e l'agosto 1538) », *La Bibliofilia*, vol. 89, n° 3, septembre-décembre 1987, p. 237-271. On rappellera enfin que Carlo Ginzburg a formulé l'hypothèse que le meunier Menocchio ait possédé un exemplaire de la traduction italienne du Coran qu'Andrea Arrivabene fait paraître à Venise en 1547 (Carlo Ginzburg, *Il Formaggio e i vermi. Il cosmo di un mugnaio del '500*, Torino, Einaudi, 1976, p. 51).

26 Archivio di Stato di Venezia (désormais ASV), *Quarantia Criminal*, b. 69, 27 septembre 1483.

27 Maria Pia Pedani, « Note sulla storia della comunità islamica a Venezia », art. cit., p. 105.

de négoce²⁸, ainsi que du rôle clé joué par les minorités non musulmanes de l'Empire ottoman – Grecs, juifs, Arméniens et autres Levantins – dans les contacts avec l'Europe. La redécouverte du rôle des négociants musulmans dans les circuits du grand commerce international – notamment la vente des peaux, des cuirs, des tapis et des cires – s'accompagne d'une réévaluation de l'ampleur géographique et chronologique de cette expansion commerciale. Présents dès le xvi^e siècle non seulement à Venise et Ancône, mais également en Pologne, en Lituanie et en Moscovie, les marchands ottomans – y compris musulmans – maîtrisent les instruments du « proto-capitalisme marchand », notamment le contrat dit de *commenda*, qui leur permettent de participer activement au commerce de longue distance²⁹. Bien insérés dans les réseaux du grand commerce international, certains d'entre eux vont même jusqu'à s'associer au sein de compagnies de commerce « mixtes » regroupant marchands musulmans et chrétiens – au mépris bien sûr des interdictions fulminées par les deux religions³⁰.

280

Deux traits se dégagent, qui dominent les modalités de ce que l'on a pu qualifier de « commerce interculturel³¹ ». Le premier concerne les difficultés auxquelles se heurte l'historien dans ses tentatives d'évaluation du poids tant démographique qu'économique de la présence commerciale musulmane en Europe. Dans le cas de Venise, un certain nombre d'indices laissent supposer que cette présence est loin d'être négligeable. Par exemple, on sait que la ville accueille plus de 80 envoyés ottomans au cours du xvi^e siècle, tandis qu'en 1546 le grand vizir Rüstem Pacha demande au doge Francesco Dona en personne de coopérer avec les marchands ottomans « durant leur voyage et dans leurs ventes

28 La théorie du désintérêt des musulmans pour l'Europe en général et le commerce en particulier a trouvé son articulation la plus aboutie dans les travaux de Bernard Lewis, et notamment son célèbre *The Muslim Discovery of Europe*, New York/London, W.W. Norton & Co., 1982. Sur la théorie de l'incompétence commerciale des musulmans et ses multiples déclinaisons culturalistes (interdits religieux, aversion pour les contacts avec les « infidèles » ou même peur de la mer), voir Benjamin Braude, « Christians, Jews, and the Myth of Turkish Commercial Incompetence », dans Simonetta Cavaciocchi (dir.), *Relazioni economiche tra Europa e mondo islamico, secc. XIII-XVIII*, Firenze, Le Monnier, 2007, p. 219-239.

29 Cemal Kafadar, « A Death in Venice (1575)... », art. cit. ; Edhem Eldem, « Capitulations and Western Trade », dans Suraiya Faroqhi (dir.), *The Cambridge History of Turkey*, vol. 3, *The Later Ottoman Empire, 1603-1839*, Cambridge, Cambridge University Press, 2006, p. 283-335, en particulier p. 303. Sur la présence de marchands « turcs » à Ancône, voir Peter Earle, « The Commercial Development of Ancona, 1479-1551 », *The Economic History Review*, n° 22, 1969, p. 28-44, en particulier p. 43 ; Halil Inalcik, « Capital formation in the Ottoman Empire », *The Journal of Economic History*, vol. 29, n° 1, 1969, p. 97-140, en particulier p. 113. Sur les affaires qu'ils font à Lviv, Kamieniec et Moscou, voir Gilles Veinstein, « Marchands ottomans en Pologne-Lituanie et en Moscovie sous le règne de Soliman le Magnifique », *Cahiers du monde russe*, vol. 35, n° 4, 1994, p. 713-738.

30 Maria Pia Pedani, « Note sulla storia della comunità islamica a Venezia », art. cit., p. 109.

31 L'expression de « commerce interculturel » est une adaptation libre de celle de « *cross-cultural trade* », popularisée par l'historien américain Philip D. Curtin dans son incontournable *Cross-Cultural Trade in World History*, Cambridge, Cambridge University Press, 1984.

et leurs achats », ou encore que le nonce pontifical remarque en 1569 que la « *moltitudine de Turchi* » alors présente à Venise offrirait aux Jésuites un beau terrain de conversion³². Autre outil fréquemment mobilisé pour cette évaluation, la mise à disposition par Venise de courtiers-interprètes, les *sensali*, familiers de la langue et des coutumes des marchands « turcs », dont le nombre passe d'une quinzaine en 1587 à trente-trois en 1621, avant de retomber à vingt-cinq en 1675, onze en 1751, et cinq en 1768³³. Si la courbe du nombre des *sensali* semble logiquement recouper celle du volume des échanges, l'indice reste peu fiable pour saisir des variations plus fines. Il en va de même des rares estimations chiffrées du poids du commerce ottoman à Venise – 400 000 ducats annuels dans la dernière décennie du xvi^e siècle, selon Eric Dursteler, et 328 748 ducats pour l'année 1774, selon Jean Georgelin – qui ne permettent de tenir compte ni des variations périodiques de ces échanges, ni de l'importante activité de contrebande à laquelle s'adonnent les marchands et capitaines « turcs »³⁴.

À l'absence de données fiables concernant le volume de leurs activités s'ajoute la difficulté qu'il y a à reconstituer la trajectoire des marchands « turcs », non seulement l'itinéraire qui les conduit du Levant à Venise, mais également leur parcours à l'intérieur même de l'espace urbain vénitien, dans lequel ils se fondent alors aisément. Au début du xvi^e siècle, on les retrouve ainsi en priorité dans les quartiers de SS. Giovanni e Paolo et Cannaregio, le plus souvent dans des auberges mais parfois aussi chez des prostituées, avant qu'ils ne se déplacent vers les quartiers de Santa Maria Formosa et de San Giacomo di Rialto, respectivement proches des centres politique (San Marco) et économique (Rialto) de la Cite des Doges³⁵.

- 32 Maria Pia Pedani, *In nome del Gran Signore...*, *op. cit.*, p. 205-208 ; Serafettin Turan, « Venedik'te Turk Ticaret Merkezi (*Fondaco dei Turchi*) », *Bellesten*, n° 32, 1968, p. 247-283, *loc. cit.* p. 266-267 (le texte original de la lettre de Rüstem Pacha est reproduit p. 276 ; lettre du nonce Giovanni Antonio Facchinetti (futur pape Innocent IX) à Michele Bonelli, 19 octobre 1569, reproduite dans *Nunziature di Venezia*, vol. 9, éd. Aldo Stella, Roma, Istituto storico italiano per l'età moderna e contemporanea, 1972, p. 142-143.
- 33 Giorgio Vercellin, « Mercanti turchi e sensali a Venezia », *Studi Veneziani*, n.s., n° 4, 1980, p. 45-78 ; Cemal Kafadar, « A Death in Venice (1575)... », *art. cit.*, p. 203.
- 34 Voir Eric R. Dursteler, *Venetians in Constantinople...*, *op. cit.*, p. 170 (estimation par extrapolation du montant du droit de *cottimo* perçu par l'ambassade vénitienne sur les expéditions ottomanes vers Venise) ; Jean Georgelin, *Venise au siècle des Lumières (1669-1797)*, Paris/La Haye, Éditions de l'EHESS/Mouton, 1978, p. 675 (tableau des « Entrées aux douanes de Venise en 1774 », pour un total de 6 383 460 ducats). Sur la participation aux activités de contrebande, voir Maria Pia Pedani, « Ottoman Merchants in the Adriatic Trade and Smuggling », *Acta Histriae*, vol. 16, n° 1-2, 2008, p. 155-172.
- 35 Paolo Preto, *Venezia e i Turchi*, Firenze, Sansoni, 1975, p. 127-128 ; Maria Pia Pedani, « Facilities for Ottoman Merchants in the Rialto Market (1534-1621) », *art. cit.*, p. 1003-1004. Précisons que l'hébergement des marchands musulmans chez des particuliers n'est en aucun cas une spécificité vénitienne ; dans le cas de Majorque, voir Natividad Planas, « Musulmans invisibles ? Enquête dans des territoires insulaires du roi d'Espagne (xvi^e-xvii^e siècle) », dans Jocelyne Dakhli et Bernard Vincent (dir.), *Les Musulmans dans l'histoire de l'Europe*, vol. 1,

Si nous quittons un instant le local pour revenir à une échelle d'analyse globale, le second trait qui se dégage de notre tentative de saisie du commerce interculturel entre Vénitiens et marchands musulmans concerne la difficulté à institutionnaliser ces relations commerciales. De fait, celles-ci demeurent la plupart du temps officieuses, soumises à un régime de l'informel qui n'a sans doute pas peu fait pour ancrer parmi les historiens cette « topique du vide » que pointait très récemment Jocelyne Dakhli³⁶. Malgré les exemptions douanières et fiscales dont les marchands ottomans bénéficient dans diverses places de commerce européennes, dont Venise, la plupart des tentatives d'institutionnalisation de ces relations économiques se soldent par des échecs : ainsi, en 1582, ce projet ottoman visant à faire d'Anvers « la place de tout le commerce des Turcs avec tous les peuples de l'Europe³⁷ ». Parmi les éléments permettant d'expliquer ces échecs, on retiendra en priorité la profonde vulnérabilité conjoncturelle de ce commerce interculturel, partiellement compensée par une capacité de reprise rapide une fois passée la période de crise. C'est, par exemple, le cas à l'occasion de chacune des nombreuses guerres qui opposent Venise à l'Empire ottoman à l'époque moderne – et ce quand bien même il importe de ne pas surévaluer l'importance de ces moments belliqueux au regard des périodes plus longues de relations pacifiques entre les deux puissances³⁸. Signe de la fragilité conjoncturelle de cette présence, chaque conflit entraîne le départ des marchands « turcs » présents dans la Lagune ; ils reparassent généralement sitôt la paix signée.

LOGER LES « TURCS » : IDENTITÉ, POLITIQUE ET GOUVERNANCE URBAINE (1573-1621)

C'est d'ailleurs à la faveur de la quatrième guerre vénéto-ottomane (1570-1573) que s'engage à Venise une réflexion autour de la présence « turque » dans la ville. Il en va ainsi après la victoire de la Sainte Ligue sur la marine ottomane lors de la bataille de Lépante (7 octobre 1571), dont la nouvelle donne lieu dans la Lagune à d'innombrables scènes de liesse³⁹ : à en croire le notaire vénitien

op. cit., p. 572. On rappellera enfin que cette question de l'hébergement des marchands « turcs » n'épuise en rien celle, plus générale, de l'hébergement des populations musulmanes, puisque nombre de marins couchent alors à bord des navires.

36 Jocelyne Dakhli, « Musulmans en France et en Grande-Bretagne à l'époque moderne : exemplaires et invisibles », dans Jocelyne Dakhli et Bernard Vincent (dir.), *Les Musulmans dans l'histoire de l'Europe*, vol. 1, *op. cit.*, p. 231-413, en particulier p. 324.

37 Jacques-Auguste de Thou, *L'Histoire universelle* (1740), cité dans *ibid.*, p. 324-325.

38 Sur ce point, voir Eric R. Dursteler, « Commerce and Coexistence: Veneto-Ottoman Trade in the Early Modern Era », *Turcica*, n° 34, 2002, p. 105-133.

39 Sur l'épisode de Lépante resitué dans le temps long des relations entre l'Europe et l'Empire ottoman, voir Fernand Braudel, « Bilan d'une bataille », dans Gino Benzoni (dir.), *Il Mediterraneo nella seconda metà del'500 alla luce di Lepanto*, Firenze, Olschki, 1974, p. 109-120 ; Gérard Poumarède, *Pour en finir avec la croisade. Mythes et réalités de la lutte*

Rocco Benedetti, les seuls à ne pas prendre part à la fête sont alors les « Turcs » et les juifs *levantini*, qui

dispersés aux environs du Rialto, en entendant cela [la nouvelle de la victoire], s'enfuirent dans leurs maisons, en particulier les Turcs, qui habitent à Cannaregio dans le palais où habitait jadis le *clarissimo* Barbaro, ambassadeur [*bailo*] à Constantinople, et ils se tinrent cloîtrés durant quatre jours par peur d'être lapidés par les enfants, et en donnant mille signes de tristesse [*mestitia*], se roulant par terre, se battant la poitrine, s'arrachant les moustaches, et se griffant le visage et les chairs⁴⁰.

Si l'on ne sait exactement quel crédit accorder à des récits très fortement marqués par le climat d'apologétique chrétienne qui règne à ce moment-là dans la Cité des Doges, Benedetti livre ici des informations importantes sur ce que sont alors les conditions de vie des sujets du sultan dans la Lagune. En particulier, la mention de leur résidence dans le palais de l'ambassadeur vénitien à Constantinople, Marcantonio Barbaro, renvoie à une séquence de net durcissement des relations entre Venise et l'Empire ottoman. L'année précédente, et en représailles de l'arrestation de Barbaro et de quelques marchands vénitiens à Constantinople, le Sénat vénitien a en effet ordonné celle des sujets du Grand Seigneur dans la Lagune. Selon un décompte de l'époque, on saisit alors les personnes et les biens de pas moins de 75 marchands musulmans et 97 marchands juifs, avant d'assigner les « Turcs » à résidence dans l'ancien palais de l'ambassadeur⁴¹.

Victimes collatérales de la dégradation des rapports entre la Sérénissime et la Sublime Porte, les marchands des deux camps constituent à l'évidence des proies faciles, des otages de choix et de bonnes monnaies d'échange⁴². Il convient pourtant de resituer leur présence dans le contexte de relations

contre les Turcs aux XVI^e et XVII^e siècles, Paris, PUF, 2004 ; Gilles Veinstein, « L'Europe et le Grand Turc », dans Henry Laurens, John Tolan et Gilles Veinstein (dir.), *L'Europe et l'Islam. Quinze siècles d'histoire*, Paris, Odile Jacob, 2009, p. 153-155. Sur la célébration de la victoire de Lépante à Venise, voir Edward Muir, *Civic Ritual in Renaissance Venice*, Princeton, Princeton University Press, 1981, p. 214 ; Carlo Campana et Marie Viallon, « Les célébrations de la victoire de Lépante », dans Marie Viallon-Schoneveld (dir.), *La Fête au XVI^e siècle : actes du X^e Colloque du Puy-en-Velay*, Saint-Étienne, Publications de l'université de Saint-Étienne, 2003, p. 55-78.

40 Rocco Benedetti, *Ragguaglio delle allegrezze, solennità e feste fatte in Venetia per la felice vittoria di Lepanto*, Venezia, Gratosio Perchaccino, 1571, n.p.

41 Cemal Kafadar, « A Death in Venice (1575)... », art. cit., p. 200 ; Ugo Tucci, « Tra Venezia e mondo turco: i mercanti », dans *Venezia e i Turchi: scontri e confronti di due civiltà*, Milano, Electa, 1985, p. 38-55, en particulier p. 51 ; Benjamin Arbel, *Trading Nations: Jews and Venetians in the Early Modern Eastern Mediterranean*, Leiden/New York, Brill, 1995, p. 65-67.

42 C'est du moins l'impression que procure la lecture des sources qui, à la nouvelle de la séquestration des marchands vénitiens à Constantinople, parlent de « faire la même chose à Venise avec les sujets turcs et leurs marchandises qui sont dans cette ville, afin de faciliter la

bilatérales qui, pour être équilibrées sur le papier, n'en demeurent pas moins asymétriques : à l'inverse de la petite colonie vénitienne à Constantinople, les « Turcs » de Venise ne disposent ni d'un représentant diplomatique permanent, ni d'une structure institutionnelle à travers laquelle s'organiser, s'exprimer ou même faire valoir leurs droits⁴³. C'est cette conscience de leur fragilité, rendue éclatante au cours des années 1570-1571, qui les pousse au sortir de la guerre à se manifester auprès des autorités vénitiennes : en août 1573, le nonce apostolique à Venise rapporte ainsi que « l'on dit que les Turcs demandent à cette très illustre Seigneurie de pouvoir disposer dans Venise, pour la commodité de leurs affaires, de leur propre lieu, comme les juifs ont leur ghetto⁴⁴ ». En l'absence d'autre documentation, il nous est impossible de savoir si la référence au ghetto juif – qui n'a pas manqué d'interpeller les historiens – est ici reprise à la pétition originale des marchands « turcs ». Mettant en garde contre une lecture trop littérale des propos du nonce, Bernard Lewis a ainsi observé que la comparaison « était plus probablement le fait d'un Vénitien que d'un Turc » – mettant ainsi en garde contre une transposition au monde ottoman des modes de traitement traditionnel des minorités ethno-religieuses en terre chrétienne⁴⁵. Quant à la théorie d'une intervention du puissant marchand juif Daniel Rodriga, désireux de promouvoir le comptoir commercial de Spalato – aujourd'hui Split – par l'implication des marchands musulmans dans le commerce entre Venise et les Balkans, elle ne permet pas – si ce n'est au prix d'une analogie douteuse – d'expliquer pourquoi la référence au ghetto juif surgit à propos des « Turcs »⁴⁶.

Quoi qu'il en soit, la brève mention du nonce nous permet de formuler trois observations. D'une part, la demande originale semble bel et bien émaner des principaux intéressés eux-mêmes, et s'apparente dans la forme comme dans le fond à de nombreuses requêtes similaires adressées par les « nations » étrangères alors présentes à Venise – il n'y a donc pas d'« exception turque »⁴⁷. D'autre part,

recupération de nos hommes et de leurs biens » (Paolo Paruta, *Historia della guerra di Cipro*, Venezia, Giunti e Baba, 1615, p. 35).

43 Sur la colonie vénitienne de Constantinople, voir Eric R. Dursteler, *Venetians in Constantinople...*, *op. cit.*

44 « S'è detto che li Turchi dimandano a questa illustrissima Signoria di haver qua dentro di Venetia per commodità delle mercantie un luogo proprio come hanno li Giudei il loro ghetto » (document reproduit dans *Nunziature di Venezia*, vol. 9, *op. cit.*, p. 69).

45 Bernard Lewis, *The Muslim Discovery of Europe*, *op. cit.*, p. 122.

46 Cette théorie est formulée par Cemal Kafadar, « A Death in Venice (1575)... », *art. cit.*, p. 203-204, et reprise par Ennio Concina, *Fondaci. Architettura, arte e mercatura tra Levante, Venezia e Alemagna*, Venezia, Marsilio, 1997, p. 220-221.

47 Ainsi des Grecs orthodoxes, qui demandaient soixante ans plus tôt le droit de disposer d'une église et d'un local pour leur confrérie : « Nous demandons cela de grâce spéciale, et certains que Vos Seigneuries nous la concéderont, car il s'agit là d'une chose honnête et pieuse, mais aussi pour démontrer que vous ne nous tenez pas pour inférieurs en état, en condition

alors que le « lieu » (*luogo*) demandé n'est pas défini – s'agit-il d'une maison de rapport ? d'un palais ? d'un quartier ? –, l'idée même de l'instituer « pour la commodité [des] affaires » semble comme contredite par la mention d'un ghetto irréductible à son seul rôle économique. Enfin, si cette figure du ghetto revient avec une telle constance sous la plume des observateurs de l'époque comme des historiens d'aujourd'hui, c'est le plus souvent au prix d'une confusion sur la nature même de la demande formulée par les « Turcs ». On le sait, la protection des personnes et des biens et la ségrégation spatiale de certains groupes sociaux constituent deux dynamiques étroitement liées dans la gouvernance des villes d'Europe moderne. Pour autant, il convient ici de ne pas surinvestir *a priori* certains aspects de la problématique de l'interculturalité, par exemple le zonage spatial, au détriment d'autres non moins importants : en l'occurrence, on se gardera donc de sous-estimer le besoin de sécurité des marchands « turcs » à Venise, dont les archives judiciaires vénitiennes rappellent à l'envi la fragilité dans une société marquée par la violence⁴⁸.

C'est peut-être parce qu'elle articule les thèmes de la nécessaire sécurité et de l'importance économique des marchands « turcs » avec les préjugés culturalistes les plus éculés que, quelques mois après la pétition de l'été 1573, restée, semble-t-il, sans réponse, une seconde demande de nature similaire parvient à recueillir l'attention des autorités de la Sérénissime⁴⁹. Elle est le fait de l'aubergiste d'origine crétoise Francesco di Demetrio Litino, qui apparaît comme un

et en opinion, aux hérétiques arméniens et aux infidèles juifs, lesquels ici et ailleurs où dominant Vos Seigneuries disposent de leurs synagogues et de leurs mosquées [*sic*] » (ASV, Consilio X, Parti Miste, reg. 34, f. 142, 4 octobre 1511) ; on trouvera une traduction anglaise de ce document dans David Chambers et Brian Pullan (dir.), *Venice: A Documentary History, 1450-1630* [1992], Toronto, University of Toronto Press/Renaissance Society of America, 2001, p. 334-336.

- 48 L'importance de cette violence quotidienne est confirmée en creux par les mesures prises par les autorités vénitiennes : dès août 1594, les *Avogadori di Comun* menacent ainsi d'exil, de prison et des galères quiconque offenserait les Turcs, et les réitérations successives de ces réglementations témoignent autant de leur inefficacité que de la réalité des menaces qui pèsent sur les marchands « turcs ». Signalons également que nombre de décès rapportés dans les *neurologi* « turcs » de Venise (voir *infra*) sont imputables à des actes de violence : voir Giuliano Lucchetta, « Note intorno a un elenco di Turchi morti a Venezia », dans Francesca Lucchetta (dir.), *Veneziani in Levante, Musulmani a Venezia*, Roma, Herder, 1997, p. 133-146. Malgré les lacunes documentaires, on se gardera enfin de rejeter trop rapidement l'intéressante hypothèse selon laquelle la violence quotidienne des équipages turcs aurait précipité la fin de la participation des Ottomans dans le commerce de longue distance : voir sur ce point Maria Pia Pedani, « Facilities for Ottoman Merchants in the Rialto Market (1534-1621) », art. cit., p. 1008-1009.
- 49 ASV, Cinque Savi alla Mercanzia, série II, b. 187, fasc. 1, n.p., 28 octobre 1574. Sur l'importance de l'intervention de Litino dans la création du *Fondaco dei Turchi*, voir Ersie C. Burke, « Francesco di Demetri Litino, the Inquisition and the *Fondaco dei Turchi* », *Thesaurismata*, n° 36, 2006, p. 79-96 ; Donatella Calabi, « Gli stranieri nella capitale della Repubblica veneta nella prima età moderna », *Mélanges de l'École française de Rome. Italie et Méditerranée*, vol. 111, n° 2, 1999, p. 721-732, en particulier p. 728 ; Benjamin Ravid, « The Religious, Economic and Social Background and Context of the Establishment of the Ghetti of

personnage interlope : au moment même où les « Turcs » de Venise adressaient leur pétition, il était inquiété par l'Inquisition, car soupçonné d'avoir favorisé la fuite de Venise d'un jeune esclave d'origine bulgare⁵⁰. De fait, l'auberge que tient Litino est alors connue pour accueillir de nombreux hôtes musulmans, et c'est fort de cette expérience qu'il se présente au Conseil des Dix pour formuler sa requête. En l'occurrence, il propose aux Vénitiens de lui confier la garde d'un bâtiment destiné à héberger exclusivement les « Turcs » de passage dans la Lagune. N'hésitant pas à recourir aux clichés les plus éculés de la rhétorique anti-islamique de l'époque, Litino parsème sa demande de mises en garde contre les effets de la « scandaleuse » proximité physique entre musulmans et chrétiens – vols et violences, mais également perversion des femmes chrétiennes et corruption de la jeunesse⁵¹. Mais Litino sait également se montrer habile négociateur : dans une seconde pétition, il propose ainsi de financer le fonctionnement de la future auberge par l'introduction d'une taxe *ad personam* sur les marchands musulmans et d'un droit fixe sur la valeur de leurs marchandises⁵².

On l'a dit, c'est sans doute parce qu'elle parvient à articuler ces différentes thématiques que la requête de Litino emporte l'adhésion des autorités vénitiennes : après plusieurs mois de consultation, le Sénat confie à la magistrature des *Savi sopra Rialto* ainsi qu'au drogman Michele Membre le soin de trouver un lieu adéquat pour accueillir les « Turcs » de passage à Venise⁵³. L'intervention de Membre à ce stade n'est pas anodine : drogman attiré de la République vénitienne, le Chypriote est un bon connaisseur du Levant – de 1539 à 1542, il a accompli une mission auprès du shah de Perse pour le compte de la Sérénissime –, ainsi qu'un excellent observateur des pratiques marchandes⁵⁴.

Venice », dans Gaetano Cozzi (dir.), *Gli Ebrei a Venezia, secoli XIV-XVII*, Milano, Comunità, 1987, p. 211-260, en particulier p. 234-236.

50 Sur cette complexe affaire, voir Ersie C. Burke, « Francesco di Demetri Litino... », art. cit., p. 85-89 ; Natalie Rothman, *Between Venice and Istanbul: Trans-imperial Subjects and Cultural Mediation in the Early Modern Mediterranean*, thèse de doctorat d'histoire, University of Michigan, 2006, p. 40-48.

51 ASV, Cinque Savi alla Mercanzia, série II, b. 187, fasc. 1, n.p., 28 octobre 1574 : « [...] e per fuggir gl'inconvenienti che alla giornata solleva suicedere nella nation Turchesca di questa città, di rubbar, et condur via garzoni, usar con donne Christiane, et esser da molte ove alloggiavano rubbati, et assassinati » (« [...] et pour échapper aux inconvénients que suscitent quotidiennement [certains] parmi la nation turque de cette ville, en volant, en enlevant les garçons, en usant avec les femmes chrétiennes, et en étant eux-mêmes volés et assassinés par ceux chez qui ils logent »).

52 *Ibid.*, 16 août 1575.

53 *Ibid.*

54 Sur l'intervention de Michele Membre dans la sélection d'un lieu où planter le *Fondaco dei Turchi*, voir Ennio Concina, *Fondaci. Architettura, arte e mercatura tra Levante, Venezia e Alemagna*, op. cit., p. 223-225 ; Benjamin Ravid, « The Religious, Economic and Social Background and Context of the Establishment of the Ghetti of Venice », art. cit., p. 236-240. Sur Membre lui-même ainsi que les autres drogman vénitiens, voir Natalie Rothman, *Between Venice and Istanbul...*, op. cit., ad vocem.

Sans doute sa connaissance et son expérience des caravansérails (*han*) d'Asie mineure n'est-elle pas étrangère au choix qui s'impose alors progressivement : en l'occurrence, instituer un *Fondaco* destiné aux marchands « turcs », sur le modèle de celui qui héberge leurs collègues « allemands » – c'est-à-dire venus de l'espace germanique, depuis la Suisse jusqu'à l'Europe du Nord – depuis le début du XIII^e siècle⁵⁵. Inspirée des *hans* du Levant et des fondouks mis à disposition des marchands européens en Afrique du Nord, cette structure combinant auberge et entrepôt remplit un large éventail de fonctions : à la fois lieu d'accueil des marchands et espace de stockage des marchandises, elle permet en effet d'observer une stricte discipline douanière et fiscale, ainsi que de maintenir un étroit contrôle social sur les populations hébergées⁵⁶.

En 1579, une auberge de la paroisse de San Matteo di Rialto, l'*Osteria dell'Angelo*, se trouve ainsi réaffectée en « maison de la nation turque » (« *casa della nation turchesca* »), placée sous la responsabilité de Giulia, veuve de Francesco Litino : aménagée pour accueillir ses premiers hôtes, la maison dispose de quelques chambres, de petits entrepôts, d'un puits pour l'eau et même d'« une sorte de hammam »⁵⁷. Quant à ses gardiens – Giulia Litino, puis son fils Giorgio, puis son petit-fils Giovanni Battista – ils sont tenus d'informer quotidiennement le Collège de l'arrivée et du départ des marchands. Malgré son surnom, l'*Osteria dell'Angelo* n'accueille alors qu'une partie de la « nation turque » à Venise : en l'occurrence les marchands musulmans originaires des Balkans ottomans – et donc venus principalement d'Albanie et de Bosnie –, tandis que les autres sujets du sultan – les « Asiatiques » – continuent de résider dans des maisons privées dispersées dans toute la ville⁵⁸. Cette division, qui n'est pas sans rappeler la bipartition de l'Empire, sous Mourad I^{er}, entre ses

55 Sur le *Fondaco dei Tedeschi*, et outre la somme classique d'Henry Simonsfeld (*Der Fondaco dei Tedeschi in Venedig und die deutsch-venetianischen Handelsbeziehungen*, Stuttgart, J.G. Cotta, 1887), voir en priorité Olivia R. Constable, *Housing the Stranger in the Mediterranean World: Lodging, Trade, and Travel in Late Antiquity and the Middle Ages*, Cambridge, Cambridge University Press, 2003, p. 315-328, et Sybille Backmann, « The *Fondaco dei Tedeschi*: Exclusion and Inclusion of German Merchants in the Venetian Economy, 1550-1650 », dans Wolfgang Kaiser (dir.), *Lieux, places, espaces. Les dimensions spatiales des pratiques marchandes en Méditerranée (Moyen Âge-époque moderne)*, Paris, Maisonneuve et Larose, à paraître.

56 Sur le développement des fondouks en Méditerranée médiévale, voir Dominique Valérian, « Les fondouks, instruments du contrôle sultanien sur les marchands étrangers dans les ports musulmans (XII^e-XV^e siècle) ? », dans Claudia Moatti (dir.), *La Mobilité des personnes en Méditerranée de l'Antiquité à l'époque moderne. Procédures de contrôle et documents d'identification*, Rome, École française de Rome, 2004, p. 677-698 ; Olivia R. Constable, *Housing the Stranger in the Mediterranean World...*, *op. cit.*, p. 266 sq.

57 Maria Pia Pedani, « Facilities for Ottoman Merchants in the Rialto Market (1534-1621) », *art. cit.*, p. 1004.

58 Voir par exemple le rapport du drogman Giacomo de Nores dans ASV, Cinque Savi alla Mercanzia, série II, b. 187, fasc. 1, n.p., 11 novembre 1620.

moitiés orientale (l'Anatolie) et occidentale (la Roumélie), laisse entrevoir une scission profonde au sein de la « nation turque » de Venise. Signalons toutefois que cette dernière n'est guère représentative des évolutions plus récentes de l'Empire ottoman, puisqu'elle ne compte quasiment aucun ressortissant des fameuses régences d'Afrique du Nord, passées sous contrôle du sultan au cours du xvi^e siècle⁵⁹.

288

Dans l'immédiat, cependant, ce sont moins ces questions identitaires que l'exiguïté des locaux dévolus aux « Turcs » qui pousse les Vénitiens à rechercher un nouveau bâtiment pour accueillir un groupe dont les effectifs progressent sensiblement dans le dernier quart du xvi^e siècle. Parallèlement à cela s'impose l'idée de regrouper « Asiatiques » et « Balkaniques » sous le même toit, et de rendre la résidence dans le *Fondaco* obligatoire. L'initiative rencontre alors l'opposition de ceux qui craignent que la concentration de la population « turque » en un lieu clos ne revienne à créer un foyer de « mauvaise vie » (*malavita*), de diffusion de la propagande ottomane, voire de prosélytisme musulman⁶⁰. Pour autant, les nombreuses plaintes des paroissiens de San Matteo di Rialto contre le comportement des hôtes de l'*Osteria dell'Angelo*⁶¹ rendent bientôt nécessaire le transfert de la petite colonie dans un bâtiment à la fois plus spacieux, et plus aisément contrôlable : l'ancien palais du duc de Ferrare, propriété du nouveau doge Antonio Priuli (1618-1623), dans lequel la magistrature marchande des *Cinque Savi alla Mercanzia*, que l'on peut définir comme le Bureau du commerce vénitien, établit officiellement le 11 mars 1621 un *Fondaco dei Turchi* – celui-là même dont Sadullah Idrisi fut chassé deux siècles plus tard (fig. 4)⁶².

59 Voir André Raymond, « Les provinces arabes (xvi^e-xviii^e siècle) », dans Robert Mantran (dir.), *Histoire de l'Empire ottoman*, Paris, Fayard, 1989, p. 341-420. Il faut ainsi attendre 1725 pour relever la première mention de la « *Barbaria* » comme lieu d'origine d'un musulman mort à Venise dans le registre de *neurologi* qui nous est parvenu (Giuliano Lucchetta, « Note intorno a un elenco di Turchi morti a Venezia », art. cit., p. 145).

60 C'est par exemple le sens de cette *scrittura* anonyme présentée au Sénat en avril 1602, véritable pot-pourri des arguments avancés par les opposants au projet de *Fondaco* ; Biblioteca del Museo Correr (Venezia), Cicogna 978, fasc. 17, 13 avril 1602. Voir Paolo Preto, *Venezia e i Turchi*, op. cit., p. 132. Ugo Tucci a par ailleurs relevé que ce texte contenait probablement la première occurrence de l'appellation – promise à un bel avenir – de *Fondaco dei Turchi* (Ugo Tucci, « Tra Venezia e mondo turco: i mercanti », art. cit., p. 52).

61 Voir par exemple ASV, Cinque Savi alla Mercanzia, série II, b. 187, fasc. 2, qui rapporte un incident provoqué par les « Turcs » en 1619, à l'occasion de la fête du saint patron de la paroisse.

62 Sur le fonctionnement des *Cinque Savi alla Mercanzia*, qui est alors l'institution en charge du commerce vénitien, voir l'étude classique de Maria Borgherini-Scarabellin, *Il Magistrato dei Cinque Savi alla Mercanzia dalla istituzione alla caduta della Repubblica. Studio storico su documenti di archivio*, Venezia, A spese della R. Deputazione di storia patria, 1925.



Fig. 4. Veduta di Venezia con il Canal Grande al *Fondaco dei Turchi* (v. 1735), huile sur toile de Francisco Guardi (1712-1793), New York, coll. C. Pallitz

CIRCONSCRIRE, DISSIMULER, CONTRÔLER, PROTÉGER : LE *FONDACO DEI TURCHI* (1621-1797)

Sis dans un majestueux palais le long du Grand Canal, intégralement restructuré pour accueillir ses nouveaux hôtes et étroitement régi par un imposant dispositif règlementaire, le *Fondaco dei Turchi* s'impose à l'attention de quiconque s'intéresse aux relations entre Islam et chrétienté à l'époque moderne. Bernard Lewis, entre autres, n'a pas manqué d'y voir une structure « virtuellement unique pour les musulmans en Europe, en l'occurrence un établissement où résider en permanence⁶³ ». C'est oublier que si l'exemple vénitien est rare, il n'est pas unique : une structure sensiblement similaire – le *Palazzo della Farina* – existe ainsi à Ancône depuis le début du xvi^e siècle⁶⁴, et le séjour plus ou moins long de marchands musulmans dans certaines villes de l'Europe moderne est attesté par une documentation variée, bien que fragmentaire⁶⁵.

63 Bernard Lewis, *The Muslim Discovery of Europe*, op. cit., p. 122.

64 Sur le *Palazzo della Farina*, voir Agostino Peruzzi, *Storia d'Ancona, dalla sua fondazione all'anno MDXXXII*, Pesaro, tip. Nobili, 1835, vol. 2, p. 426. Voir également Suraiya Faroqhi, « Before 1600: Ottoman Attitudes Towards Merchants from Latin Christendom », *Turcica*, n° 34, 2002, p. 69-104, en particulier p. 88.

65 Pour une fructueuse tentative de reconstitution de cette histoire encore méconnue, voir Jocelyne Dakhliä, « Musulmans en France et en Grande-Bretagne », art. cit. Sur les structures d'accueil et d'hébergement des marchands musulmans en Méditerranée médiévale et moderne, voir Olivia R. Constable, *Housing the Stranger in the Mediterranean World*, op. cit., p. 328-331.

Mais la définition de Lewis contribue également à brouiller la dimension fonctionnelle du *Fondaco dei Turchi* : en l'occurrence, celui-ci n'est pas destiné à accueillir l'ensemble des « musulmans » présents à Venise, mais exclusivement ceux d'entre eux qui pratiquent le commerce. La différence est de taille dans une ville où circulent toutes sortes de « Turcs » – hommes d'équipage, diplomates, esclaves⁶⁶ et autres catéchumènes⁶⁷, mais aussi propriétaires terriens, artistes – l'acrobate du *volo del Turco* – ou encore simples visiteurs⁶⁸. Elle explique par ailleurs le recours à cette typologie résidentielle bien particulière qu'est le fondouk marchand : en l'occurrence – et à la différence du ghetto pris dans son acception moderne – le *Fondaco* n'a pas pour fonction principale de cantonner à une zone spécifique de l'espace urbain la présence d'une minorité ethnique ou religieuse établie dans la ville, mais d'encadrer le séjour temporaire d'une frange de cette population.

290

Disposé sur deux niveaux, le bâtiment est composé de vingt-six pièces d'entrepôt, de vingt-cinq bureaux (*mezadi*) et d'une cinquantaine de chambres pouvant accueillir entre trois et six personnes chacune, auxquelles s'ajoutent des cuisines, des bains, et même une petite salle de prière⁶⁹. Les résidents, dont le nombre n'excéda jamais le tiers de la capacité totale du bâtiment, soit soixante-dix individus environ, s'acquittent chacun d'un loyer fixé à l'avance, que collecte le gardien du *Fondaco* – une charge dont les descendants de Francesco di Demetrio Litino conservent le monopole durant la majeure partie du XVII^e siècle⁷⁰. Outre ce travail de collecte, ce dernier est par ailleurs chargé

66 Si les évaluations numériques sont délicates à faire, un document de 1699 estime que pas moins de 894 esclaves « turcs » sont embarqués sur les galères et galéasses vénitiennes : voir Paolo Preto, *Venezia e i Turchi*, *op. cit.*, p. 125-126.

67 Natalie Rothman estime que les trois quarts des 1 300 aspirants à la conversion passés par la *casa dei catechumeni* de Venise entre 1590 et 1670 sont musulmans – des chiffres sensiblement similaires à ceux de la *casa* romaine, où 769 musulmans sont baptisés au XVI^e siècle, contre 306 au siècle suivant. Précisons que dans les deux cas, les esclaves constituent l'écrasante majorité des effectifs : dans le cas romain, ils sont 1 014 pour seulement 61 hommes libres. Voir Natalie Rothman, « Becoming Venetian: Conversion and Transformation in the Seventeenth-Century Mediterranean », *Mediterranean Historical Review*, vol. 21, n° 1, 2006, p. 39-75, en particulier p. 43-44 ; Marina Caffiero, « Juifs et musulmans à Rome à l'époque moderne, entre résistance, assimilation et mutations identitaires. Essai de comparaison », dans Jocelyne Dakhlija et Bernard Vincent (dir.), *Les Musulmans dans l'histoire de l'Europe*, vol. 1, *op. cit.*, p. 598.

68 Voir par exemple Maria Pia Pedani, « Facilities for Ottoman Merchants in the Rialto Market (1534-1621) », art. cit., p. 1013, qui rapporte plusieurs cas parfois surprenants : ainsi de ce Syrien musulman qui, en 1661, paie des taxes foncières à Venise pour trente-sept champs qu'il possède près de Trévise.

69 Reportée sur un plan du XVIII^e siècle sous le nom de *moschea*, il s'agit d'une salle dont les murs sont ornés de versets du Coran : voir ASV, Miscellanea Mappe, 571/3 ; le plan est reproduit dans Ennio Concina, *Fondaci. Architettura, arte e mercatura tra Levante, Venezia e Alemagna*, *op. cit.*, p. 144.

70 Ersie C. Burke, « Francesco di Demetri Litino... », art. cit., p. 94. Le premier gestionnaire du *Fondaco dei Turchi* est ainsi Giovanni Battista Litino, petit-fils de Francesco.

de faire respecter dans l'enceinte du bâtiment l'impressionnant règlement que les *Cinque Savi alla Mercanzia* promulguent par décret le 27 mai 1621⁷¹. Nous avons choisi de nous arrêter ici sur les questions que soulève ce strict cadre normatif.

C'est tout d'abord celle de l'insertion du bâtiment dans le tissu urbain vénitien, qui passe ici par la répétition quasi obsessionnelle de la nécessité d'instituer une séparation physique entre les résidents du *Fondaco* et leur environnement immédiat. Ainsi que l'a relevé Natalie Rothman, plus d'un tiers des trente-trois articles du règlement de 1621 concernent l'obstruction visuelle ou physique – murage d'une fenêtre, d'une porte ou d'un balcon, élévation d'un mur, institution d'un couvre-feu, etc. –, si bien que Belgin Turan Özkaya a cru pouvoir diagnostiquer chez les Vénitiens une « phobie de voir des marchands ottomans » – « *phobia of seeing Ottoman merchants*⁷² ». Des gardes sont également employés à la surveillance des allées et venues des résidents : postés aux deux entrées du bâtiment – l'une sur la *salizada dei Turchi*, l'autre sur le petit *rio del Megio* –, ils sont chargés de refuser l'entrée aux femmes et aux enfants – littéralement, aux « imberbes » – de religion chrétienne, et de s'assurer que les hôtes du *Fondaco* n'y introduisent pas des armes⁷³. On ne s'étonnera pas que ces mesures nourrissent en retour toute une série de légendes et de fantasmes sur ce qui se passe entre les murs du bâtiment. En témoigne, encore tardivement, cette *Fantasia orientale nel Fondaco dei Turchi* du peintre Mario de Maria (fig. 5), dans laquelle turbans, odalisques et tapis – et même un chameau ! – reprennent les poncifs dix-neuviémistes sur l'Orient sauvage et sensuel.

Mais en enchâssant le bâtiment dans un écrin de végétation luxuriante, de Maria travaille également sur le mode onirique la déconnexion entre le *Fondaco* et son environnement immédiat, et touche là à une caractéristique essentielle – on pourrait dire *historique* – du bâtiment. De fait, celui-ci apparaît à plusieurs égards comme un ensemble à la fois entièrement autonome – jusques et y compris dans son approvisionnement en eau – et isolé de son environnement urbain le plus immédiat. À partir de l'étude du *catastico* vénitien de 1661, Jean-François Chauvard relève par exemple qu'après quarante ans de fonctionnement comme *Fondaco*, le bâtiment n'est toujours doté « d'aucun pouvoir de cristallisation »

71 ASV, Cinque Savi alla Mercanzia, série II, b. 187, fasc. 2, n.p., 27 mai 1621 ; document partiellement reproduit (en traduction anglaise) dans David Chambers et Brian Pullan (dir.), *Venice: A Documentary History, 1450-1630, op. cit.*, p. 350-352.

72 Natalie Rothman, *Between Venice and Istanbul...*, *op. cit.*, p. 394-395 ; Belgin Turan Özkaya, « Theaters of Fear and Delight: Ottomans in the Serenissima », *Thamyris/Intersecting*, n° 10, 2003, p. 45-61, en particulier p. 53.

73 ASV, Cinque Savi alla Mercanzia, série II, b. 187, fasc. 2, n.p., 27 mai 1621, § 26-30. Dès 1551, un certain Sinan *rais* tentait d'exporter des armes, en dépit de la stricte interdiction frappant ce commerce (Cemal Kafadar, « A Death in Venice [1575]... », art. cit., p. 199).

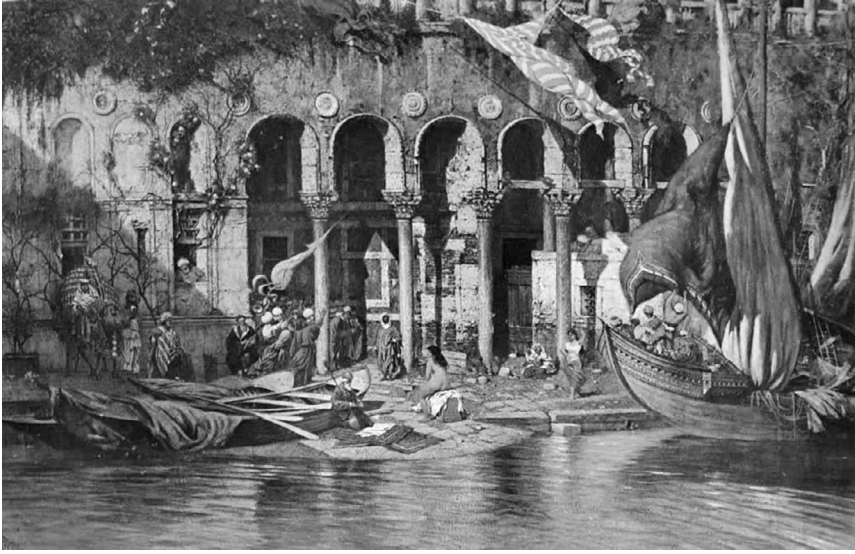


Fig. 5. *Fantasia orientale nel Fondaco dei Turchi* (1909),
huile sur toile de Mario de Maria (1852-1924), Rome, coll. particulière

à l'échelle de la paroisse ou de la ville⁷⁴. Si le contexte de la guerre de Crète (1645-1669) permet d'expliquer ce faible impact par l'absence des marchands ottomans à Venise, l'observation de Jean-François Chauvard n'en demeure pas moins valable : en dehors de quelques rares exceptions⁷⁵, on n'observe aucune concentration résidentielle de population musulmane ou « orientale » aux abords du *Fondaco*. Mieux, il semblerait qu'à la concentration représentée par le *Fondaco*, réponde une dilution de la présence « turque » dans le reste du tissu urbain vénitien. Il convient pour autant de distinguer les différentes modalités autour desquelles se joue cet effacement d'une présence étrangère : loin de l'invisibilité des marginaux et autres déclassés, celle du *Fondaco dei Turchi* apparaît comme le produit d'un véritable effort de dissimulation, dont l'arsenal réglementaire encadrant la fréquentation du bâtiment constitue à la fois le meilleur exemple et l'instrument le plus efficace.

On se gardera enfin de n'évaluer l'impact du *Fondaco* sur le tissu urbain vénitien qu'à l'aune de la seule question résidentielle. Parce qu'il constitue lui-même un espace relationnel autant que résidentiel, il convient de ne

74 Jean-François Chauvard, « Échelles d'observation et insertion des étrangers dans l'espace vénitien (xvii^e-xviii^e siècle) », dans Jacques Bottin et Donatella Calabi (dir.), *Les Étrangers dans la ville. Minorités et espace urbain du bas Moyen Âge à l'époque moderne*, Paris, Éditions de la Maison des sciences de l'Homme, 1999, p. 195-207, en particulier p. 197.

75 C'est par exemple le cas de cet Alvise Alberti, « tailleur des Turcs » (*sartor da Turchi*), qui réside en 1661 dans la *salizada dei Turchi*, et dont J.-F. Chauvard mentionne la trace dans la version italienne du même article, parue dans Donatella Calabi et Paola Lanaro (dir.), *La città italiana e i luoghi degli stranieri, xiv-xviii secolo*, Roma/Bari, Laterza, 1998, p. 105.

pas en figer l'analyse dans la figure d'un « espace clos » isolé de – et comme imperméable à – son environnement immédiat⁷⁶. De fait, si la structure du *Fondaco* témoigne à l'évidence d'un souci de contrôler étroitement la présence « turque » à Venise, le motif même de séparation entre populations chrétienne et musulmane dont il serait l'instrument apparaît ici marqué par une ambiguïté essentielle. En témoignent les cas d'enlèvement d'esclaves « turcs » et de jeunes femmes chrétiennes que les marchands musulmans sont soupçonnés d'envoyer dans l'Empire ottoman⁷⁷ : largement médiatisées, ces affaires contribuent à renforcer les représentations populaires d'un *Fondaco* campé en inexpugnable forteresse d'illégalité et de débauche, et ceci alors que la dynamique même des méfaits imputés à ses habitants témoigne de la porosité des frontières physiques entre le bâtiment et son environnement urbain.

Un second enjeu majeur du règlement de 1621 concerne l'obligation faite à l'ensemble des marchands « turcs » présents à Venise de résider dans l'ancien palais du duc de Ferrare. Déjà promulguée précédemment dans le cas de l'*Osteria dell'Angelo*, cette mesure avait alors été abondamment contournée, ainsi qu'en témoignent les nombreux cas de marchands hébergés dans des maisons privées – en particulier chez des *sensali* turcophones. En réitérant cette interdiction dans les statuts de 1621, les *Cinque Savi alla Mercanzia* prennent cette fois soin de mentionner spécifiquement les *sensali* : déjà menacés de châtiments corporels et d'une interdiction d'exercer (paragraphe 31), ils le sont en outre d'une amende de 500 ducats en cas d'hébergement de marchands « turcs »⁷⁸. À l'évidence, la mesure a moins pour objet de protéger une population spécifique contre les risques d'une possible « contamination culturelle », que de limiter les relations que les marchands « turcs » entretiennent avec les différents acteurs du commerce local⁷⁹. Quant aux nombreuses plaintes formulées par les hôtes du *Fondaco* contre la politique de transfert forcé menée par Venise, elles

76 Sur ce point, voir en particulier Guillaume Calafat, « Topographies de minorités. Notes sur Livourne, Marseille et Tunis au XVII^e siècle », *Liame*, n° 24, 2012, en ligne : <http://liame.revues.org/271> ; Guillaume Calafat et Cesare Santus, « Les avatars du "Turc". Esclaves et commerçants musulmans à Livourne (1600-1750) », dans Jocelyne Dakhli et Bernard Vincent (dir.), *Les Musulmans dans l'histoire de l'Europe*, vol. 1, *op. cit.*, p. 471-522.

77 Le cas le plus célèbre est sans doute celui de la jeune maltaise Caterina Tabone, enlevée en 1583, et dont l'histoire est retracée par Bartolomé et Lucile Bennassar, *Les Chrétiens d'Allah. L'histoire extraordinaire des renégats, XVI^e et XVII^e siècles* [1989], Paris, Perrin, 2006, p. 349, 356 et 365. Voir également Natalie Rothman, *Between Venice and Istanbul...*, *op. cit.*, p. 166 ; Stephen Ortega, « "Pleading for Help": Gender Relations and Cross-Cultural Logic in the Early Modern Mediterranean », *Gender and History*, vol. 20, n° 2, 2008, p. 332-348, en particulier p. 337. Un kidnapping similaire se produit à Ancône encore en 1770 : voir Giovanni Ricci, *Osessione turca. In una retrovia cristiana dell'Europa moderna*, Bologna, Il Mulino, 2002, p. 154 et 165-166.

78 ASV, Cinque Savi alla Mercanzia, série II, b. 187, fasc. 3, n.p., 26 mai 1625.

79 Sur ce point, voir Natalie Rothman, *Between Venice and Istanbul...*, *op. cit.*, p. 395.

témoignent autant de l'impopularité de la mesure que de l'efficacité de sa mise en œuvre⁸⁰. On rapporte même qu'un nommé Yusuf, résidant avec femme et enfants près du pont de Ca' Lion, aurait préféré se convertir au catholicisme plutôt que d'aller vivre dans le *Fondaco*⁸¹.

On se gardera néanmoins de considérer de manière trop littérale une rhétorique de l'injonction parfois imparfaitement traduite dans les faits. Une source permet ainsi de prendre la mesure de la dispersion des « Turcs » au sein de l'espace urbain vénitien : les *Necrologi di ebrei e turchi*, qui conservent la trace – probablement lacunaire – des décès de 79 marchands et marins musulmans survenus à Venise entre 1632 et 1764⁸². La mention du lieu de décès – dans 72 des 79 cas – permet de proposer une cartographie sommaire de cette présence « turque » dans différents quartiers de la ville. Et si la centralité du *Fondaco* – nommément mentionné à 28 reprises – se trouve confirmée par la large surreprésentation de la paroisse de San Giacomo dall'Orio (34 cas), les nombreuses mentions des paroisses de San Marco, San Martino di Castello, San Giovanni in Bragora et San Piero de Castello (respectivement 9, 8, 7 et 6 cas) ainsi que de celles de Santa Maria Formosa (2), San Biagio (1), San Provolo (1), San Severo (1), San Moisè (1), San Basegio (1) et San Cassan (1), témoignent de la ventilation de la présence « turque » au sein du tissu urbain vénitien, avec une préférence marquée pour le *sestiere* de Castello ainsi que les abords des principaux quais de commerce de la ville. Encore convient-il de préciser que ce double motif de dispersion et de concentration semble rester stable au cours des quelques 130 ans que couvrent les *necrologi*, puisqu'à l'exception des périodes de guerre vénéto-ottomane (1645-1669, 1684-1699 et 1714-1718), les mentions du *Fondaco* se répartissent de manière relativement homogène depuis les années 1630 jusqu'aux années 1760⁸³.

DE QUELLE COMMUNAUTÉ LE *FONDACO* EST-IL LE NOM ?

L'un des cas rapportés dans les *necrologi* attire également l'attention sur un autre aspect important de la présence « turque » à Venise. Le 15 juillet 1690, on

80 *Ibid.* Nous traduisons ici par « transfert forcé » l'expression de « *forced relocation* » utilisée par l'auteur.

81 Maria Pia Pedani, « Turchi in Canal Grande », *Annali di Ca' Foscari*, vol. 46, n° 2, 2007, p. 39-54, en particulier p. 47.

82 ASV, Provveditori alla Sanità, reg. 996-998 ; cette source a été publiée par Giuliano Lucchetta, « Note intorno a un elenco di Turchi morti a Venezia », art. cit.

83 Les vingt-huit mentions du *Fondaco* interviennent en 1632, 1634, 1635, 1644, 1645 (deux fois), 1673 (deux fois), 1680, 1681, 1702 (deux fois), 1704, 1706, 1725, 1729 (trois fois), 1730, 1737, 1738, 1746, 1751 (deux fois), 1758, 1763 (deux fois) et 1764. Le nombre exceptionnellement élevé des décès survenus en 1642 s'explique par la mort de quatre membres d'équipage du navire naufragé *Padron Mattia de Vicenzo*.

rapporte le décès, dans la paroisse de Santa Maria Formosa, d'un certain Morla Nariaf, « *turco persiano* » âgé de 86 ans, que doit faire enterrer un Arménien du nom de Marcorà. Derrière l'anecdote, la mention rappelle la présence à Venise de marchands persans de confession musulmane, pour l'essentiel chiïtes, un phénomène à la fois largement méconnu et souvent occulté par le rôle prépondérant des négociants arméniens dans le commerce extérieur de la Perse⁸⁴. On le sait, la tradition situe dans la paroisse de San Giovanni Crisostomo – et donc à proximité du *Fondaco dei Tedeschi* – un mystérieux *Fondaco dei Persiani*, vraisemblablement une maison privée utilisée pour loger les marchands persans de passage dans la ville⁸⁵. Pourtant, le peu de traces laissées par cet établissement, tout comme du reste l'épithète de « *turco persiano* » accolée au nom de Morla Nariaf, permettent de mettre en doute l'hypothèse d'un traitement spécifique de cette présence persane. Certes, la Sérénissime se garde bien de confondre les sujets du sultan et ceux du shah, et la Perse demeure un important allié dans sa lutte contre l'Empire ottoman. Mais Venise perçoit essentiellement les marchands persans de confession musulmane comme des « *turchi* » qu'il convient de soumettre à la même discipline que leurs coreligionnaires ottomans – et ceci bien qu'ils soient majoritairement chiïtes. Finalement sommés en 1662 de rejoindre le *Fondaco dei Turchi*, les six marchands persans alors présents à Venise opposent à l'injonction un véritable *non possumus* : affirmant « préférer dormir en prison que dans le *Fondaco* », ils disent craindre que la cohabitation avec les sujets du sultan ne les conduise à « s'assassiner entre eux », ou ne leur vaille d'être décapités sur ordre du shah à leur retour en Perse⁸⁶. Devant l'intransigeance des autorités vénitiennes, la plupart choisissent de quitter la Lagune, tandis que l'exemple de Morla Nariaf suggère que les liens avec Venise ne sont pas totalement rompus⁸⁷. De manière peut-être plus anecdotique, la mention du dénommé Marcorà rappelle également l'importance de solidarités interconfessionnelles entre sujets musulmans, chrétiens et juifs du sultan

- 84 Sur ce point, voir Rudi Matthee, « Merchants in Safavid Iran: Participants and Perceptions », *Journal of Early Modern History*, vol. 4, n° 3-4, 2000, p. 233-268, en particulier p. 249-254. Sur la présence de marchands persans dans les papiers d'un *sensale dei Turchi* opérant au tournant des ^{xvi}e et ^{xvii}e siècles, voir Giorgio Vercellin, « Mercanti turchi a Venezia alla fine del Cinquecento: il libretto dei contratti turcheschi di Zuane Zadra sensale », *Il Veltro*, vol. 23, n° 2-4, 1979, p. 243-276, en particulier p. 246, 250 et 163-164.
- 85 Giorgio Rota, *Under Two Lions: On the Knowledge of Persia in the Republic of Venice (ca. 1450-1797)*, Wien, Verlag der Österreichischen Akademie der Wissenschaften, 2009, p. 19-21 ; Ennio Concina, *Venezia nell'eta moderna. Struttura e funzioni* [1989], Venezia, Marsilio, 1994, p. 42 ; Guglielmo Berchet, *La Repubblica di Venezia e la Persia*, Torino, G.B. Paravia, 1865, p. 63.
- 86 ASV, Collegio, Risposte di Dentro, b. 58, n.p., 19 juin 1662, document reproduit par Natalie Rothman, *Between Venice and Istanbul...*, *op. cit.*, p. 401.
- 87 Ugo Tucci, « Tra Venezia e mondo turco: i mercanti », art. cit., p. 55 ; Maria Pia Pedani, « Facilities for Ottoman Merchants in the Rialto Market (1534-1621) », art. cit., p. 1005.

comme du shah, et ceci alors même que l'impossibilité de faire cohabiter « Turcs » et Persans au sein du *Fondaco* traduirait les incessants conflits entre les sujets musulmans du sultan et du shah⁸⁸.

Pour autant, ces rivalités ne sauraient faire oublier les clivages qui traversent le groupe « turc » lui-même. De fait, la bipartition déjà évoquée entre « Balkaniques » et « Asiatiques » organise l'espace du *Fondaco*, dont le plan limite d'ailleurs au maximum les contacts entre les deux groupes. Quant aux statuts de 1621, ils allouent huit bureaux, treize chambres, six soupentes – *sopracamere* –, une salle d'eau et une salle commune aux « Turcs d'Anatolie et de Constantinople », contre dix bureaux, neuf chambres, sept soupentes, une salle d'eau et une salle commune aux « Turcs de Bosnie et d'Albanie »⁸⁹. Maintes fois réitérée par les principaux intéressés eux-mêmes, l'inimitié affichée entre les deux groupes vient ici canaliser sous un nombre limité de labels ce qui relève en réalité d'une véritable profusion géographique, ethnique et identitaire. Les *Cinque Savi alla Mercanzia* en sont pleinement conscients : dès la fin du xvi^e siècle, ils arguent déjà de l'impossibilité d'ouvrir « autant de *fondaci* qu'ils [les « Turcs »] ont de nations » pour refuser aux « Anatoliens » le droit de vivre hors de l'*Osteria dell'Angelo* au motif que l'établissement accueille également des marchands grecs et bosniens⁹⁰. À la même époque, c'est au tour des deux marchands Hasan et Risuan de demander, au nom de la « nation bosnienne » dont ils se disent les « chefs », la nomination d'un *sensale* parlant les langues slaves⁹¹.

Qu'elle se décline selon des marqueurs ethniques, linguistiques ou religieux, cette fragmentation du groupe « turc » reflète ainsi non seulement la polysémie du terme lui-même, mais aussi la variété des stratégies identitaires à l'œuvre au sein du groupe. De fait, on peut se demander si les hôtes du *Fondaco dei Turchi* forment une « communauté », au sens où les historiens emploient ce terme pour la plupart des autres « nations » étrangères présentes à Venise à l'époque moderne⁹². La réponse à une telle question est commandée pour une large part par l'observatoire choisi par l'historien. Si l'on se fie, par exemple,

88 Pour un rapide aperçu de l'histoire de la présence arménienne à Venise, voir Boghos Levon Zekiyani et Aldo Ferrari (dir.), *Gli Armeni e Venezia*, Venezia, Istituto veneto di scienze, lettere ed arti, 2004.

89 ASV, Cinque Savi alla Mercanzia, série II, b. 187, fasc. 2, n.p., 27 mai 1621, § 6, 8, 12 et 13.

90 ASV, Risposte, b. 136, f. 130v-131r, 21 mars 1579.

91 Giorgio Vercellin, « Mercanti turchi e sensali a Venezia », art. cit., p. 59-60.

92 Nous employons ici le terme *nation* pour désigner la constitution politico-juridique d'une minorité ethnique ou religieuse au sein de sa société d'accueil, tandis que *colonie* renvoie à un groupe démographique donné. Enfin, le terme *communauté* désigne le produit de la construction et de la conscience d'un « être-ensemble » au sein d'un groupe social donné, une notion qui postule donc l'existence, parmi les acteurs historiques, d'un sentiment – même implicite – d'appartenance à une entité collective, dont les frontières ne recouvrent pas automatiquement celles du groupe démographique ou du corps politico-juridique.

aux rares données démographiques à notre disposition, le groupe « turc » apparaît à la fois insaisissable et instable. Ainsi, la plupart des marchands ne séjournent à Venise que quelques mois, le temps d'y conclure leurs affaires : venus par petits groupes d'hommes, ils ne sont que très rarement accompagnés de leurs épouses ou de leurs enfants, et seul un petit nombre d'entre eux semble projeter de s'installer durablement⁹³. Quant à ceux que la mort surprend dans la Lagune – 79 personnes entre 1632 et 1764, d'après des *necrologi* probablement lacunaires –, ils sont enterrés par leurs compagnons ou par le gardien du *Fondaco* dans un petit cimetière du Lido, tandis que Venise s'engage à ce que leurs biens soient transmis à leurs héritiers⁹⁴. Or, si l'on connaît l'importance des lieux de sépulture comme des pratiques funéraires dans la construction des identités collectives, la disparition de toute trace de ce « carré musulman » témoigne en creux d'une absence de transmission mémorielle au sein du groupe⁹⁵.

Pour autant, le recours à une autre documentation nous permet de décliner sur différents modes le thème d'une forme d'organisation interne au groupe. Ainsi de l'épisode de la conversion au catholicisme, en 1586, de Gülşen, fille d'Ahmed çavuş lorsque, afin de se prémunir contre toute accusation de prosélytisme, les autorités vénitiennes exigent que la jeune femme confirme son intention devant les cinq principaux marchands musulmans alors présents à Venise⁹⁶. Selon Maria Pia Pedani, il convient de voir dans cet épisode l'une des premières occurrences du rôle tenu au sein du groupe par les « anciens » – « *anziani* » –, chargés de faire respecter la discipline à l'intérieur du *Fondaco*, qui jouent jusqu'à la fin du XVIII^e siècle le rôle d'interlocuteurs privilégiés des autorités vénitiennes dans leurs tractations avec les « Turcs »⁹⁷. Pour séduisante qu'elle soit, cette hypothèse ne se fonde pourtant que sur une documentation aussi allusive que fragmentaire. Que les « Turcs » aient – tout au moins en certaines occasions – choisi leurs représentants en fonction de leur ancienneté et de leur expérience,

93 Maria Pia Pedani, « Turchi in Canal Grande », art. cit., p. 45.

94 Sur la sépulture des marchands musulmans à Venise, voir Giuliano Lucchetta, « Note intorno a un elenco di Turchi morti a Venezia », art. cit., p. 137, qui rappelle que le Lido accueille également un cimetière juif depuis 1389, et un autre protestant depuis 1684. Se pourrait-il également que le *Fondaco* lui-même ait à l'occasion servi de lieu de sépulture ? Si l'hypothèse semble très fortement improbable, les *necrologi* rapportent l'assassinat en 1673 d'un certain Osman de Nuovo Posco, qu'un dénommé Mustafà Carin fait enterrer « in Fontego di Turchi » (*ibid.*, p. 140). Sur les démarches de Venise pour retrouver les héritiers des marchands « turcs » morts dans la ville, voir Guillaume Calafat et Cesare Santus, « Les avatars du "Turc" », art. cit., p. 502.

95 Sur le rôle des sépultures dans la constitution des identités communautaires, qu'on nous permette de renvoyer à Mathieu Grenet, *La Fabrique communautaire. Les Grecs à Venise, Livourne et Marseille, v. 1770-v. 1830*, thèse de doctorat d'histoire, Institut universitaire européen (Florence), 2010, p. 221-231.

96 Maria Pia Pedani, « Turchi in Canal Grande », art. cit., p. 45-46.

97 *Ibid.*

ne constitue ni une originalité – c'est le cas de bon nombre d'autres « nations » étrangères alors présentes à Venise –, ni la preuve de l'existence d'un système de gouvernance communautaire proprement gérontocratique. À tout prendre, l'hypothèse elle-même nous semble plutôt mettre en lumière une certaine incapacité des sciences sociales en général à penser la question communautaire sans supposer *a priori* l'existence d'une structure institutionnelle – même semi-informelle, comme dans le cas de ce « conseil des anciens ».

298

Penser les motifs d'organisation interne au groupe sans nécessairement postuler son institutionnalisation nous permet par ailleurs d'élargir notre enquête à d'autres formes de mobilisation collective parmi les hôtes du *Fondaco*. Tout au long du XVII^e siècle, une pléiade d'initiatives vient ainsi mettre en lumière l'existence de dynamiques collectives parmi les marchands « turcs » de Venise. Ainsi des suppliques qu'ils adressent, après chaque conflit entre Venise et l'Empire ottoman, pour obtenir des aménagements dans les règles encadrant leur commerce⁹⁸. Ainsi, également, des plaintes que les « Turcs » formulent régulièrement contre les mesures du gouvernement vénitien, et en particulier contre les directives des *Cinque Savi alla Mercanzia*. Signalons pourtant que certaines de ces mobilisations transcendent à l'occasion les clivages confessionnels et politiques, ainsi que les trop stricts zonages géographiques. Dès 1628, quarante-six marchands font ainsi certifier devant notaire la nomination d'un « facteur » en charge de leurs intérêts : six d'entre eux sont orthodoxes, contre quarante musulmans⁹⁹. L'année suivante, c'est au tour des marchands « turcs » présents à Venise de se plaindre devant notaire des agissements de Giovanni Stagner, que la Sérénissime a institué en qualité de consul des sujets ottomans à Corfou¹⁰⁰. À l'évidence, la longue liste de ces initiatives témoigne donc d'une capacité de mobilisation qui, si elle n'opère pas selon les modalités propres à la plupart des autres « nations » étrangères à Venise, permet de pointer l'existence d'une véritable conscience collective parmi les marchands « turcs », qu'ils soient installés ou de passage dans la Lagune.

Ajoutons par ailleurs que celle-ci ne se manifeste pas dans la défense des seuls intérêts commerciaux des uns et des autres. En témoignent les nombreuses plaintes qui, aux XVII^e et XVIII^e siècles, s'élèvent contre la dégradation progressive du *Fondaco*. Aux premiers signalements dès les années 1620, succèdent bientôt

98 Sur les suppliques de 1670 et 1701, voir *ibid.*, p. 46.

99 Guillaume Calafat et Cesare Santus, « Les avatars du "Turc" », art. cit., p. 503 ; Maria Pia Pedani, *Venezia porta d'Oriente*, Bologna, Il Mulino, 2010, p. 228.

100 ASV, Cinque Savi alla Mercanzia, série II, b. 44, fasc. 102, parte 1^a, f. 11. Stagner sera révoqué dans la foulée. Sur les consuls des sujets ottomans dans les possessions vénitienes de l'Adriatique – Corfou, Zante, Céphalonie et Nauplie –, voir Maria Pia Pedani, « Venetian Consuls for Ottoman Subjects », dans 9th *International Congress of Economic and Social History of Turkey*, Ankara, Türk Tarih Kurumu, 2005, p. 213-219.

les dénonciations à répétition d'un état de décrépitude avancé¹⁰¹. Et lorsqu'en 1740 les *Cinque Savi alla Mercanzia* s'emparent de l'affaire, c'est pour signaler les « assez nombreux recours que les Turcs eux-mêmes ont adressés à notre magistrature », dont une récente pétition rassemblant cinquante signataires, soit vraisemblablement la totalité des hôtes du *Fondaco*, à une période où la fréquentation de Venise par les marchands « turcs » est en chute libre¹⁰². Suite à cette pétition, les *Cinque Savi alla Mercanzia* se rendent même sur les lieux, où ils sont accueillis par les cinquante pensionnaires. Le bilan de la visite est sans appel : « Nous observâmes toutes les parties de cette enceinte croulante et en ruines, les murs, les charpentes, les magasins, les chambres, toutes choses si détériorées et en si mauvais état, qu'elles traduisent clairement un péril imminent de chute et de ruine »¹⁰³. Pointant les problèmes d'hygiène comme les risques de corruption des marchandises, les *Cinque Savi alla Mercanzia* estiment à 14 000 ducats au moins le coût des réparations, dont ils demandent au propriétaire du bâtiment, Leonardo Pesaro, fils de feu Antonio, de s'acquitter¹⁰⁴. On se gardera pourtant de voir dans cette décision une trop nette victoire des pensionnaires du *Fondaco* : alors que le lancement de premiers travaux d'urgence témoigne de la capacité de mobilisation des marchands « turcs », la faible réactivité des autorités vénitienne avant 1740 illustre également un certain déclin de leur poids économique et politique dans la Cité des Doges. Mieux, la réaction de Pesaro vient mettre en lumière leur persistante fragilité, et ce plus d'un siècle après l'ouverture du *Fondaco* : refusant de s'acquitter du montant des travaux, Pesaro profite en effet de l'occasion pour demander – en vain – la pleine jouissance de son bien, et donc l'expulsion pure et simple des marchands « turcs »¹⁰⁵.

On l'a dit, la mobilisation de 1740 intervient dans un contexte de déclin significatif de la présence « turque » à Venise. Elle semble même en constituer une sorte de baroud d'honneur, tant la petite colonie reste discrète dans le dernier demi-siècle de la République. En vertu d'une *déclinologie* propre à l'historiographie

101 Natalie Rothman, *Between Venice and Istanbul...*, *op. cit.*, p. 396.

102 L'intervention des *Cinque Savi alla Mercanzia* fait l'objet d'un mémoire daté du 10 juillet 1740, et republié dans la seconde moitié du XIX^e siècle : *Scrittura dei V Savj alla Mercanzia circa il Fontico de' Turchi e suo ristauo*, Venezia, tipografia L. Merlo fu G.B., 1874. Pour les besoins de cet article, nous avons pu consulter l'exemplaire de ce document conservé à la bibliothèque municipale de Roanne (fonds Boullier, BOU 660 BR) ; nous remercions vivement de leur aide et de leur accueil Mme Christine Henry ainsi que le personnel de la section Patrimoine de la bibliothèque.

103 *Ibid.*, p. 13. Et, de fait, un écroulement avait déjà blessé gravement deux hôtes du *Fondaco* en 1732 ; Ugo Tucci, « Tra Venezia e mondo turco: i mercanti », *art. cit.*, p. 55.

104 *Scrittura dei V Savj alla Mercanzia circa il Fontico de' Turchi e suo ristauo*, *op. cit.*, p. 13-14.

105 *Ibid.*, p. 14.

de la Venise de la seconde modernité¹⁰⁶, le parallèle entre la disparition progressive des « Turcs » et celle de la vieille République aristocratique n'a pas manqué d'être exploité par les commentateurs de tous horizons : dans son introduction à la première histoire du *Fondaco dei Turchi*, le comte Agostino Sagredo mettait déjà en regard la décadence du bâtiment et celle de la ville entière¹⁰⁷. Pour suggestif qu'il soit, cet apparent mimétisme ne permet pas de toucher aux causes réelles du déclin du *Fondaco*. Celles-ci sont en effet à rechercher non pas dans une quelconque décadence vénitienne au milieu du XVIII^e siècle, mais bien dans les bouleversements du commerce entre la Sérénissime et le Levant depuis le siècle précédent. On l'a vu, le simple nombre des *sensali* mis par Venise à disposition des marchands « turcs » permet de pointer une baisse amorcée dès après le transfert des marchands dans le *Fondaco dei Turchi* – trente-trois en 1621, vingt-cinq en 1675 –, et qui s'intensifie au cours du siècle suivant – onze en 1751, cinq en 1768. Parce qu'il se joue dans le dernier quart du XVII^e siècle, le gros de cette baisse apparaît étroitement lié au regain de tension qui voit Venise et l'Empire ottoman s'affronter à deux reprises en l'espace de trois décennies, de 1684 à 1699 et de 1714 à 1718. De fait, on sait que les marchands « turcs » tardent à revenir à Venise à la suite de la guerre de Morée (1699), peut-être parce qu'en sanctionnant par d'importantes cessions territoriales l'humiliation militaire de l'Empire ottoman, le traité de Karlowitz semble doré et déjà appeler une réaction de la part du sultan¹⁰⁸. Il en est de même à la suite de la septième guerre vénéto-ottomane, alors que le *Fondaco* ne compte plus que quinze pensionnaires : ouvert en 1719, le poste de gardien reste inoccupé faute de candidat, la baisse de la fréquentation signifiant une baisse trop importante des revenus locatifs pour rendre l'emploi attractif¹⁰⁹.

Mais au-delà de la seule lenteur de ce retour des « Turcs » à Venise, on remarque alors que nombre d'entre eux font le choix de ne plus revenir en personne, et de ne plus recourir qu'à des correspondants ou à des agents pour conduire leurs affaires dans la Cité des Doges. Plus qu'un simple changement de stratégie économique,

¹⁰⁶ Sur ce point, voir en priorité les réflexions de Gino Benzoni, « Verso la fine? A proposito dell'ultimo secolo della Serenissima », dans Stefano Gasparri, Giovanni Levi et Pierandrea Moro (dir.), *Venezia. Itinerari per la storia della città*, Bologna, Il Mulino, 1997, p. 245-269.

¹⁰⁷ Agostino Sagredo et Federico Berchet, *Il Fondaco dei Turchi*, op. cit., n.p. : « *E la fronte è così guasta, anzi pericolante, da mettere profonda tristezza in chi la guarda, perchè accenna à città caduta nella massima desolazione* » (« Et la façade est si endommagée, et même croulante, qu'elle instille une profonde tristesse chez qui la regarde, car elle illustre la profonde désolation dans laquelle est tombée la ville »).

¹⁰⁸ Gábor Ágoston, « Treaty of Karlowitz », dans Gábor Ágoston et Bruce Masters (dir.), *Encyclopedia of the Ottoman Empire*, New York, Facts on File, 2009, p. 309-310 ; Jean Bérenger (dir.), *La Paix de Karlowitz, 26 janvier 1699. Les relations entre l'Europe centrale et l'Empire ottoman*, Paris, Honoré Champion, 2010. En 1718, le traité de Passarowitz sanctionne la reconquête ottomane de la Morée, sans toutefois lui permettre de récupérer le reste des territoires perdus en 1699.

¹⁰⁹ Ugo Tucci, « Tra Venezia e mondo turco: i mercanti », art. cit., p. 55.

ce choix marque un ralentissement en même temps qu'une réorientation des activités commerciales entre Venise et le Levant : outre la progressive captation du commerce « turc » par le concurrent triestin, les exportations ottomanes apparaissent de plus en plus limitées aux seuls produits bruts, tandis que la participation des marchands « turcs » dans la contrebande – notamment celle du tabac – connaît son apogée dans la première moitié du XVIII^e siècle¹¹⁰. Ces bouleversements économiques et commerciaux induisent à leur tour des changements dans la composition socioéconomique de la petite colonie « turque ». D'une part, on remarque la quasi-disparition de l'élément « asiatique », au profit presque exclusif des « Balkaniques », parmi lesquels les marchands de Scutari, bien intégrés dans les réseaux de la contrebande adriatique, se taillent la part du lion¹¹¹. D'autre part, la surface économique des nouveaux locataires du *Fondaco* apparaît de plus en plus médiocre, si bien que le gardien du bâtiment peut observer en 1750 que l'on compte désormais parmi eux « plus de serviteurs que de marchands¹¹² ».

À maints égards, l'épilogue mettant en scène Sadullah Idrisi constitue un fascinant anachronisme. En 1838, en effet, les maîtres autrichiens de Venise pas plus que la Sublime Porte ne se soucient des destinées d'un *Fondaco* désormais vidé de ses habitants et dépossédé de son rôle commercial depuis près d'un demi-siècle. La campagne de sauvegarde qui s'engage bientôt prend d'ailleurs soin de ne pas s'appesantir sur cet héritage du commerce jadis florissant entre Venise et l'Empire ottoman, et se concentre de préférence sur l'importance patrimoniale du bâtiment, notamment en termes d'architecture. Quant aux arguments d'Idrisi, ils apparaissent en singulier décalage avec la réalité sociale et politique d'une Venise autrichienne somme toute peu soucieuse de solder les comptes de son aînée. C'est pourtant ce phénomène de résilience d'une « mémoire turque » de Venise que l'étude du *Fondaco* nous permet ici d'éclairer puisque, par un effet de métonymie, le sort du bâtiment semble s'être progressivement confondu avec l'histoire de la présence musulmane dans la Cité des Doges. Si nous espérons être parvenu à démêler le complexe écheveau des relations entre Venise et ses marchands « turcs » au cours de la période moderne, de nombreuses pistes demeurent à explorer, qui devraient permettre de saisir au plus près les pratiques de coexistence – non seulement à l'interface entre le bâtiment et son environnement immédiat, mais également au sein du *Fondaco* lui-même – et de continuer de battre en brèche les interprétations rigides et hiératiques des relations interculturelles à l'époque moderne.

110 Bernard Lewis, *The Muslim Discovery of Europe*, *op. cit.*, p. 124 ; Paolo Preto, *Venezia e i Turchi*, *op. cit.*, p. 140.

111 Sur l'importance grandissante de l'économie de contrebande et le rôle des marchands de Scutari, voir Paolo Preto, *Venezia e i Turchi*, *op. cit.*, p. 140-141.

112 *Ibid.*, p. 139.

LA NATURALISATION DES MARCHANDS ÉTRANGERS À CADIX AU XVIII^e SIÈCLE¹

Arnaud Bartolomei

Maître de conférences à l'université de Nice Sophia Antipolis

La question de la naturalisation des marchands étrangers à Cadix se heurte d'emblée à un paradoxe majeur : alors que les privilèges ouverts par la naturalisation espagnole étaient considérables – puisqu'ils permettaient rien de moins que d'accéder en toute légalité à la *Carrera de Indias*, le monopole du commerce colonial espagnol – le nombre de *cartas de naturaleza*² octroyées dans la ville au XVIII^e siècle est très peu important³, voire minime si on le rapporte à l'importance qu'y occupaient les colonies marchandes étrangères. Tout au long du XVIII^e siècle, en effet, les étrangers représentèrent près de 10 % de la population de la ville, soit plus de cinq mille personnes en 1791, et environ la moitié du millier de marchands que comptait alors la ville. Ce décalage amène à s'interroger sur les raisons pour lesquelles les marchands étrangers, pourtant réputés pour leur opportunisme et leur utilitarisme, ne cherchèrent pas à acquérir une nationalité qui leur aurait garanti de tels avantages.

Deux idées se dégagent de l'historiographie du commerce de Cadix pour expliquer un tel paradoxe. Certains auteurs ont plutôt mis en avant l'opiniâtreté avec laquelle les acteurs locaux du commerce défendirent leurs privilèges contre toute intrusion étrangère. Cela a été montré de façon particulièrement éloquente à travers l'étude du procès qu'intentèrent les *cargadores*, qui étaient les négociants espagnols habilités à charger des marchandises pour les « Indes », par l'intermédiaire du *Consulado*, aux célèbres *jenizaros*, ces fils de marchands étrangers qui, parce qu'ils étaient nés en Espagne, pouvaient, en

1 Le présent article est la version remaniée d'un article publié en espagnol, « La naturalización de los comerciantes franceses de Cádiz a finales del siglo XVIII y principios del XIX », *Cuadernos de Historia Moderna*, 2011, p. 123-144.

2 Lettres de naturalisation.

3 Au XVIII^e siècle, le *Concejo de Indias* a octroyé soixante-seize *cartas de naturaleza para comerciar con Indias* à des étrangers, parmi lesquelles vingt-neuf à des Génois, quinze à des Irlandais, onze à des Français, cinq à des Flamands et cinq à des Portugais : voir Antonia Heredia Herrera, « La presencia de extranjeros en el comercio gaditano en el siglo XVIII », dans *Homenaje a Dr. Muro Orejón*, Sevilla, Facultad de letras y filosofía, 1979, vol. 1, p. 235-243.

théorie, légitimement prétendre aux mêmes droits que les autres Espagnols⁴. Si, en l'occurrence, les *cargadores* échouèrent dans leur tentative de fermer la *Carrera de Indias* à ces fils d'étrangers, les quatre décennies de procédure qu'ils soutinrent suffirent à attester la vigilance dont ils firent preuve dans la défense de leurs privilèges. D'autres auteurs ont, au contraire, expliqué le peu d'attrait des marchands étrangers de Cadix pour la naturalisation par l'importance des privilèges dont ils jouissaient : bénéficiant notamment d'immunités judiciaires très importantes, ces derniers auraient finalement trouvé plus d'avantages à pénétrer illégalement la *Carrera de Indias* – notamment en recourant à des prête-noms ou en pratiquant la contrebande – plutôt qu'à le faire légalement, en acquérant une naturalisation officielle⁵. C'est le constat que tire Antonio García-Baquero González, lorsqu'il souligne que « les uniques bénéficiaires du commerce colonial espagnol, furent paradoxalement ceux qui en étaient exclus [...], les étrangers⁶ ». Récemment, Catia Brillì a largement contribué à renouveler ce débat en étudiant dans sa thèse un cas particulier : celui de la colonie génoise de Cadix. Elle montre en effet que les marchands génois firent exception à la règle générale et suivirent une voie différente des autres colonies étrangères de la ville, en privilégiant notamment une stratégie d'intégration à la population locale fondée sur l'acquisition de *cartas de naturaleza*, précisément parce que, contrairement aux ressortissants des autres nations marchandes, les Génois ne pouvaient pas compter sur le soutien d'un puissant État mercantiliste – comme l'étaient la France, le Royaume-Uni ou les Provinces-Unies – pour protéger leurs pratiques commerciales illicites⁷.

En dépit des divergences que l'on peut noter entre ces différentes approches de la question, force est de constater qu'elles s'accordent toutes sur un point : le pragmatisme des acteurs de l'époque, et ce quel que soit le camp considéré. Les marchands étrangers auraient en effet mis en œuvre des stratégies cohérentes en matière d'intégration et de naturalisation, appréciant les avantages et les inconvénients inhérents à chacune des possibilités qui leur étaient offertes, et

4 Margarita García-Mauriño Mundi, *La Pugna entre el Consulado de Cádiz y los jenízaros por las exportaciones a Indias (1720-1765)*, Sevilla, Universidad de Sevilla, 1999.

5 La meilleure synthèse sur les privilèges dont bénéficiaient les marchands étrangers installés en Andalousie demeure celle proposée par Albert Girard dans *Le Commerce français à Séville et à Cadix au temps des Habsbourg. Contribution à l'étude du commerce des étrangers en Espagne aux XVI^e-XVII^e siècles*, Paris, De Boccard, 1932.

6 Antonio García-Baquero González, *Cádiz y el Atlántico (1717-1778)*, Cádiz, Diputación Provincial de Cádiz, 1988, p. 496.

7 Catia Brillì, *La Diaspora commerciale ligure nel sistema atlantico iberico. Da Cadice a Buenos Aires (1750-1830)*, thèse de doctorat, Université de Pise, 2008. Les conclusions sont présentées dans « Mercaderes genoveses en el Cádiz del siglo XVIII. Crisis y reajuste de una simbiosis secular », dans Ana Crespo Solana (dir.), *Comunidades transnacionales. Colonias de mercaderes extranjeros en el Mundo Atlántico (1500-1830)*, Madrid, Doce Calles, 2010, p. 83-102.

optant pour celle qui leur procurait le plus d'avantages ; de leur côté, les acteurs de la société d'accueil, auraient également mis œuvre des logiques similaires, l'État en ne manifestant de l'intérêt que pour les étrangers susceptibles d'être des sujets « utiles », et les marchands en s'efforçant de restreindre l'accès à leurs privilèges. Une telle vision des choses n'est d'ailleurs pas propre à la situation du commerce de Cadix ni à celle du commerce colonial espagnol, et plus généralement on retrouve les éléments d'une telle lecture pragmatique des décisions des acteurs impliqués dans les pratiques de la naturalisation dans l'ensemble de la littérature consacrée à la question⁸.

Les travaux récents de l'historienne américaine Tamar Herzog, consacrés à l'étude de la condition d'étranger en Espagne, ont cependant montré que les mécanismes à l'œuvre dans les procès d'intégration et de naturalisation ne se prêtaient pas nécessairement à une lecture aussi linéaire. Plus que des « sujets utiles » ou « riches », l'État espagnol, sans pour autant négliger ces deux critères ou les intérêts particuliers des groupes de pression influents dont il dépendait, aurait cherché avant toute chose à naturaliser des individus parfaitement intégrés à la société espagnole, qui partageaient les joies et les peines des communautés locales au sein desquelles ils résidaient, et qui étaient reconnus comme membres à part entière de ces dernières⁹. De même, ceux qui sollicitaient des *cartas de naturaleza* n'étaient pas nécessairement guidés par le désir d'obtenir un avantage particulier dont ils étaient exclus, mais tout simplement par la volonté de voir reconnaître, dans un contexte où cela était important pour eux, la situation de fait dans laquelle ils se trouvaient. Dans une telle perspective, la procédure de naturalisation n'apparaît plus comme un enjeu systématiquement instrumentalisé par l'État, les membres de la société d'accueil ou les étrangers pour acquérir ou interdire l'accès à des droits et des privilèges, mais comme un mécanisme qui vient officialiser, si ce n'est en toute objectivité,

8 Jacques Bottin et Donatella Calabi (dir.), *Les Étrangers dans la ville. Minorités et espace urbain du bas Moyen Âge à l'époque moderne*, Paris, Maison des sciences de l'Homme, 1999, écrivent dans leur introduction : « Il n'en reste pas moins qu'à Rouen, Londres ou Bordeaux, ce sont principalement les avantages matériels attachés au nouveau statut qui déterminaient, comme à Venise, les acteurs économiques de haut niveau à en faire la demande plus souvent que d'autres » (p. 6). Dans le même ouvrage, Reinhold C. Mueller constate aussi que les « motifs pour lesquels un immigré cherchait à obtenir le privilège de la citoyenneté vénitienne étaient essentiellement d'ordre économique » (« *Veneti facti privilegio* : les étrangers naturalisés à Venise entre le XIV^e et le XVI^e siècle », dans *ibid.*, p. 171-194, *loc. cit.*, p. 172). Peters Sahllins abonde dans le même sens lorsqu'il constate que « toutes les demandes de naturalisation sous l'Ancien Régime sont intéressées : les étrangers postulant la naturalisation espèrent échapper au fardeau souvent coûteux de leur statut » (« La nationalité avant la lettre. Les pratiques de naturalisation en France sous l'Ancien Régime », *Annales. Histoire, sciences sociales*, 55/5, 2000, p. 1081-1108, *loc. cit.* p. 1091).

9 Tamar Herzog, *Vecinos y extranjeros. Hacerse español en la Edad moderna*, Madrid, Alianza Editorial, 2006.

tout du moins de façon relativement neutre, des situations d'intégration de fait empiriquement constatées.

À l'aune de cet apport nouveau, nous avons souhaité revenir sur la question de la naturalisation des marchands étrangers installés à Cadix au XVIII^e siècle et des enjeux que représentait cette procédure tant pour les autorités locales chargées d'administrer la *Carrera de Indias* que pour les colonies étrangères, implantées dans la ville. Nous avons utilisé pour ce faire d'une part divers documents inédits, issus de la pratique administrative espagnole, qui permettent de saisir sur le vif le déroulement de la procédure de naturalisation, les acteurs qu'elle mobilisait et les principes qui les guidaient dans l'examen des dossiers, et, d'autre part, les conclusions dégagées de deux recherches doctorales récentes, consacrées aux colonies étrangères de Cadix : celle menée par Catia Brillì sur la colonie génoise, et la nôtre, qui traite de la colonie française¹⁰.

306

LA PROCÉDURE DE NATURALISATION, SES ACTEURS ET SES PRINCIPES

La procédure de naturalisation était strictement formalisée en Espagne : la loi définissait les critères légaux qu'il fallait remplir pour obtenir une *carta de naturaleza* ainsi que les institutions chargées d'instruire les dossiers. L'étude des sources de la pratique administrative montre cependant que ces mesures étaient appliquées avec discernement : plus que la règle elle-même, c'est l'esprit de la règle qui importait.

Les critères légaux

La littérature juridique – et en premier lieu la *Recopilación de las Leyes de Indias* – définit de façon extrêmement précise les critères formels que devaient remplir ceux qui sollicitaient l'obtention d'une *carta de naturaleza* : à savoir le renoncement à la protection consulaire du pays d'origine, le mariage avec une Espagnole, un séjour en Espagne depuis plus de vingt ans, la possession de biens fonciers d'une valeur supérieure à 4 000 ducats, et l'absence d'association commerciale avec un négociant étranger. Le texte même des *cartas de naturaleza* reprend par ailleurs la liste de ces critères et les confronte un à un au dossier soumis par le requérant, ce qui prouve que le respect de ces critères était, sinon systématiquement exigé – nous verrons que les possibilités de dispense sont

¹⁰ Catia Brillì, *La Diaspora commerciale ligure nel sistema atlantico iberico...*, op. cit. ; Arnaud Bartolomei, *La Bourse et la vie. Destin collectif et trajectoires individuelles des marchands français de Cadix de l'instauration du comercio libre à la disparition de l'empire espagnol (1778-1824)*, thèse de doctorat, Université de Provence, 2007.

nombreuses –, en tout cas scrupuleusement examiné¹¹. Une note, conservée fortuitement parmi des dossiers de naturalisation examinés au début du XIX^e siècle par le *Concejo de Indias* (Conseil des Indes), prouve d'ailleurs que les agents chargés de l'examen des dossiers se voyaient rappeler ces critères et disposaient d'outils – en l'occurrence une sorte de memento – pour procéder dans les meilleures conditions possibles à leur appréciation¹². Les critères pour obtenir une *carta de naturaleza* du *Concejo de Castilla* (Conseil de Castille) – qui donnait accès à de moindres prérogatives que celle octroyée par le Conseil des Indes, puisqu'elle ne permettait pas à son titulaire de participer au commerce colonial – étaient plus souples que ceux exigés par le Conseil des Indes, mais il donnait lieu à un examen tout aussi attentif.

Si ces critères sont bien connus des historiens, et ont été largement commentés, on en sait en revanche beaucoup moins sur les modalités selon lesquelles ils étaient appliqués et, finalement, l'importance réelle qui leur était accordée. Sur ces deux points, la documentation administrative et privée que nous avons consultée, apporte des éléments de réponse particulièrement éclairants, en nous permettant de mieux saisir quel était le protocole que suivaient les dossiers en amont de la décision rendue par les Conseils. Ils permettent notamment de mieux connaître les acteurs de la procédure, les modalités d'examen des dossiers, et les marges de manœuvre dont bénéficiaient les pouvoirs décisionnaires pour statuer sur les cas particuliers.

11 À titre d'exemple, nous reproduisons ici de larges extraits de la *carta de naturaleza* octroyée par le Conseil des Indes à Guillermo Estevan Bailleres : « [...] que vos dits parents, grands-parents et autres ascendants, des deux lignages, ont toujours été de vieux chrétiens, propres de toute mauvaise race, sans avoir jamais commis aucun délit qui puisse entraîner l'infamie, ni exercé aucun métier vil [...] ; que, par ailleurs, vous vous êtes installé à Cadix en 1764 et y avez fixé votre résidence jusqu'à maintenant, sans jamais vous absenter durablement, et vous avez renoncé aux droits de votre nation comme l'un de mes fidèles vassaux, et vous avez contracté un mariage à Cadix en 1776 avec Theresa Ghiselli, fille de don Roque Ghiselli et de dona Maria Rita de Mendoza, qui, bien que née et baptisée à Lisbonne en 1751, a été élevée en Espagne où elle s'est établie d'abord à Séville en 1764, et après à Cadix à partir de 1767, en compagnie de ses parents, duquel mariage, vous avez eu plusieurs enfants ; que, de la même manière, vous avez renoncé aux privilèges de votre nation, sans jamais assister à ses assemblées, ni contribuer au financement de ses frais, payant au contraire les droits de douane comme si vous étiez espagnol, sans jamais avoir profité de votre statut d'étranger pour une exception ou un privilège quelconque ; que, le 16 avril 1792, vous avez acheté une maison principale située dans cette même ville, dans la rue de l'encre, pour un prix de 300 750 réaux de billon, et dont la valeur a depuis considérablement augmenté en raison des améliorations que vous lui avez apportées et qui supporte un tribut de 60 235 réaux et 10 maravédís de billon ; que vous agissez dans vos affaires par vous seul et en dehors de toute compagnie [...] » (Archivo General de Indias, Indiferente General [désormais AGI, IG], legajo 1536, *carta de naturaleza para comerciar con Indias*, 3 décembre 1795).

12 AGI, IG, legajo 1537, s.d.

Les *cartas de naturaleza* étaient concédées, au nom du roi, par les Conseils des Indes et de Castille. Au sein de ces deux Conseils, les *cartas de naturaleza* suivaient la procédure classique puisque chaque cas était présenté et défendu par un *fiscal*¹³, qui donnait son avis, et tranché par des juges, qui statuaient en dernier ressort. Les dossiers examinés par le Conseil des Indes permettent par ailleurs de mieux connaître sur quelles bases les magistrats madrilènes prenaient leurs décisions : ils disposaient de relais auprès des acteurs locaux et, en l'occurrence, c'est le président de la *Casa de la Contratación* qui, à Cadix, rédigeait les mémoires préliminaires déposés et discutés ensuite devant le Conseil¹⁴. De son côté, c'est auprès du gouverneur militaire de la ville que le Conseil de Castille obtenait les informations qui lui étaient utiles pour prendre ses décisions.

308

La découverte aux archives provinciales de Cadix, dans le fonds privé de Miguel de Iribarren, un important négociant espagnol de la ville, de pans entiers de la correspondance entretenue entre cet individu – qui avait exercé d'importantes charges administratives locales¹⁵ – et le gouverneur de la ville, permet de remonter encore la filière et d'entrevoir auprès de qui, et de quelle manière, le gouverneur et le président de la *Casa de la Contratación* s'informaient¹⁶. Au total, ces différentes informations permettent de reconstituer en partie la chaîne hiérarchique d'acteurs qui étaient mobilisés par l'octroi d'une *carta de naturaleza*. En dessous des partenaires locaux institutionnels des Conseils – le gouverneur et le président de la *Casa de la Contratación* –, on trouve donc d'autres acteurs, ayant des statuts plus ou moins officiels¹⁷, qui étaient réellement

13 Le *fiscal* ou accusateur public correspond au procureur dans le système français.

14 La *Casa de la Contratación* était l'institution chargée de réglementer le commerce colonial espagnol et d'examiner les litiges en appel. Elle fut supprimée en 1790 et son président fut remplacé par un *Juez de Arribadas y Alzadas*. Le titulaire du poste demeura cependant Manuel Guiral, et il fut autorisé à conserver son titre de *Presidente* (José Muñoz Pérez, « La supresión de la Casa de Contratación de Cádiz, 1790-1793 », dans *Cádiz en su historia, II Jornadas de Historia de Cádiz*, Cádiz, Caja de Ahorros de Cádiz, 1983, p. 122).

15 Il a été élu *procurador mayor* en 1782, l'une des deux charges éligibles du conseil municipal de la ville, et réélu en 1783 et en 1796. Il a en outre exercé l'intérim de cette fonction entre 1800 et 1802.

16 La correspondance entre Miguel de Iribarren et le gouverneur de la ville est conservée dans une liasse intitulée « Informes al Gobernador » : Archivo Histórico Provincial de Cádiz (désormais AHPC), Archivo Marqués de Villareal y Purullena, Fondo Miguel de Iribarren, legajo 55. Nous remercions Manuel Martín Ravina, directeur de ce dépôt d'archives, d'avoir attiré notre attention sur ces documents.

17 En fait, la correspondance que nous avons consultée entre Miguel de Iribarren et les gouverneurs Morla (1801-1803) et Solana (1803-1804) ne coïncide pas exactement avec la période durant laquelle il exerça la charge de *procurador mayor* par intérim (1800-1802). Cela signifie que, même après qu'il ait cessé d'exercer cette fonction, il était demeuré un informateur privilégié des gouverneurs pour les questions de naturalisation et d'autres relatives au commerce de la ville.

à l'origine des informations transmises. Ces derniers devaient avoir aussi leurs propres informateurs, mais nos sources sont peu précises sur ce point. En fait, on déduit de la lecture de la correspondance privée de Miguel de Iribarren qu'il est lui-même, le plus souvent, à l'origine des informations qu'il transmet. Ainsi, il ne manque pas une occasion de préciser qu'il connaît personnellement l'individu sur lequel il est interrogé. Dans certains cas, il ne le connaît qu'assez vaguement – *conocer de trato* –, c'est-à-dire dans le cadre de contacts strictement professionnels, alors que, dans d'autres cas, il précise la nature ou l'ancienneté des relations qu'il a eues avec lui¹⁸. D'autres fois, il mentionne avoir recueilli des informations sûres sur la personne et souvent il se contente d'évoquer la rumeur – à savoir l'opinion générale dont elle bénéficie dans « le commerce de la ville »¹⁹. Presque toujours, enfin, Miguel de Iribarren fournit son avis personnel – son intime conviction – sur la candidature examinée.

Les informations transmises au gouverneur sont ensuite consignées dans le rapport que ce dernier remet au *Concejo de Castilla*. Il arrive que le dossier remis soit jugé incomplet ; dans ce cas, des précisions sont demandées – toujours selon la voie hiérarchique – au gouverneur, qui s'adresse ensuite à son informateur pour obtenir les précisions souhaitées. C'est le cas pour Andrés Darhan dont le dossier avait été quelque peu expédié par Miguel de Iribarren lors du premier examen : celui-ci s'était en effet contenté d'exprimer un avis très favorable, fondé sur l'excellente réputation dont jouissait le candidat à la naturalisation, et n'avait pas pris la peine de procéder à l'examen des critères légaux. Le Conseil de Castille fait savoir que le dossier doit être complété, et qu'une information doit être fournie sur chacun des critères requis²⁰.

L'examen des dossiers

Les conseils souhaitent donc bénéficier d'une information la plus complète possible sur les dossiers qu'ils examinent, et notamment sur le respect des critères légaux. Pourtant, il apparaît, lorsqu'on examine les dossiers accueillis

18 Il utilise l'expression « *conocer de trato* » à propos des individus suivants : Guilino Renete, Juan Pedro Daurel et Juan Pedro Covarrubias. En revanche, il précise avoir « une longue connaissance de la maison Lecouteulx » (« *un antiguo conocimiento de la casa Lecouteulx* ») à propos de la demande de Juan Bautista Lemoine, qui en fut associé, et « une longue connaissance de sa famille » (« *un antiguo conocimiento de su familia* ») à propos de Jorge Butler. Enfin, il mentionne avoir traité « de près dans le cadre de relations marchandes » (« *de cerca por relaciones mercantiles* ») avec Tomas Fleming et Simon Muchada (AHPC, Purullena, legajo 55, informes 47, 59, 63, 53, 69, 58 et 66, 1803-1804).

19 Ainsi, à propos de Juan Pedro Daurel, qu'il déclare connaître « *de trato* », il précise certaines de ces informations de la sorte : « selon les informations recueillies » (« *según noticias hacendadas* », *ibid.*, informe 59, 13 novembre 1803). À propos des informations fournies sur Tomas Fleming, il mentionne que « tout ce qui a été exposé, a été vérifié avec exactitude » (« *todo lo expuesto he averiguado con exactitud* », *ibid.*, informe 58, 23 novembre 1803).

20 *Ibid.*, informe 49, 21 octobre 1803.

favorablement, que les cas respectant tous les critères énoncés sont finalement minoritaires. Ainsi, sur les dix-neuf *cartas de naturaleza* octroyées par le *Concejo de Indias* à des négociants français au cours du XVIII^e siècle et dans la première décennie du XIX^e²¹, si neuf dossiers respectent la totalité des prérequis, dans les dix autres cas un critère au moins n'est pas respecté et a nécessité l'octroi d'une dispense. Parmi ces derniers, dans cinq cas, le problème est mineur puisque seuls les délais fixés pour la possession des biens ou la durée du mariage ne sont pas respectés. Mais dans les cinq autres cas la dispense requise est beaucoup plus significative : Francisco Bordas et Pedro Bonnacase sont célibataires et ne possèdent pas de biens fonciers depuis suffisamment longtemps ; Guillermo Baillères est marié à une étrangère et ne possède pas non plus ses biens fonciers depuis suffisamment longtemps ; Fernando Roger et Juan Bonnemaïson ne possèdent, pour leur part, aucun bien foncier. Tous obtinrent pourtant satisfaction moyennant le paiement d'un droit qui, du fait de sa modestie, ne peut être considéré autrement que comme strictement symbolique²². Et les treize dossiers sur lesquels Miguel de Iribarren fut consulté entre 1802 et 1804 offrent le même type de résultat puisque, si dans huit cas, les prérequis sont correctement respectés, dans les cinq autres, les impétrants ne respectent pas toutes les conditions prescrites : Jorge Butler et Estevan Barron sont célibataires, alors que les Français Simon Muchada et Juan Pedro Covarrubias et le Génois Guilino Renete ne possèdent pas de biens fonciers²³. Tous se virent pourtant gratifier d'un avis très favorable.

Doit-on alors considérer que les critères légaux n'avaient aucune importance réelle et n'étaient finalement pas pris en compte ? Ce serait peut-être aller trop loin comme en témoignent les deux dossiers qui ont été rejetés parce qu'un trop grand nombre de critères légaux n'étaient pas respectés²⁴, ou encore le fait que l'immense majorité des dossiers présentés respectaient, dans leurs grandes lignes, ces critères, ce qui prouve que les requérants savaient que leurs dossiers seraient examinés avec soin et qu'ils s'abstenaient donc de formuler une demande lorsqu'ils pensaient n'avoir aucune chance de l'obtenir. Les critères n'étaient donc pas sans valeur mais ils étaient, en revanche, clairement

21 AGI, IG, legajo 1536.

22 Par exemple, Bernardo Darhan a payé 2 000 réaux de billon, et Pedro Bonnacase 3 800 réaux de billon.

23 AHPC, Purullena, legajo 55, informes 69, 42, 66, 63 et 47.

24 Il s'agit de la demande de Pedro Juan, qui est célibataire, ne possède pas des biens d'un montant suffisant, ni depuis assez longtemps ; pourtant, le *fiscal* donne un avis favorable moyennant le paiement d'un droit de 8 000 réaux de billon sans être suivi par les juges (AGI, IG, legajo 1537, carta de la Camara de Indias, 24 janvier 1791) ; et de celle de Juan Pedro Gastelu, qui ne remplit aucun prérequis et qui se voit rejetée ainsi : « il n'y a aucune raison pour que l'on accède à cette requête, qui en l'état doit être rejetée » (« *no halla merito alguno para que se acceda a la referida solicitud que en su concepto debe depreciarse* », AGI, IG, legajo 1536, 12 juillet 1806).

secondaires par rapport à une appréciation d'ensemble du dossier qui se focalisait plus précisément sur quatre points qui, bien que n'apparaissant jamais dans la réglementation officielle, étaient en fait réellement décisifs et faisaient l'objet de toute l'attention des différents acteurs impliqués dans le traitement des dossiers : l'intention réelle de rester en Espagne du requérant, son allégeance envers la Couronne, sa « conduite » générale, et son « utilité » pour le pays.

L'allégeance envers la Couronne constitue évidemment un aspect essentiel, que les autorités tentent de cerner à travers les deux critères légaux de la prestation de serment et du renoncement à la protection consulaire du pays d'origine. Le thème de l'allégeance est particulièrement développé dans les dossiers des ressortissants français déposés après 1789, ce qui ne saurait surprendre compte tenu de la tournure conflictuelle que prirent alors les relations franco-espagnoles : face aux menaces de guerre ou de contagion idéologique, les autorités espagnoles semblent redouter par dessus tout la constitution d'une cinquième colonne ennemie au cœur même de la population espagnole. Aussi, tous les autres éléments qui peuvent venir confirmer ou infirmer l'opinion qui se dégage de l'examen des critères légaux, sont-ils systématiquement mentionnés²⁵. L'intention de demeurer en Espagne fait également partie des éléments qui importent en premier lieu aux autorités espagnoles. D'ailleurs, il semble légitime de considérer, à la suite de Tamar Herzog, que les critères formels exigés ne constituaient en fait que de simples indicateurs utilisés pour mesurer la réalité et la sincérité de l'intention de rester du candidat : celui qui était marié à une Espagnole, vivait dans le pays depuis plusieurs décennies et y possédait des biens fonciers, était présumé avoir l'intention d'y demeurer. Les autorités espagnoles semblent cependant avoir été conscientes des limites d'une telle démarche : un individu pouvait très bien remplir tous les critères objectifs et n'avoir aucunement renoncé au désir de rentrer dans son pays. C'est pour cela qu'elles cherchaient toujours à en savoir plus sur les motivations réelles des candidats qui respectaient les critères légaux, en demandant par exemple à leurs informateurs, qui les côtoyaient, d'exprimer leur intime conviction sur ce point²⁶. C'est pour cela, aussi, que même un individu

25 Ainsi, sont mentionnées, dans les *cartas de naturaleza*, des informations comme les dons financiers offerts par les impétrants à la Couronne, leurs efforts consentis pour participer à l'effort de guerre du pays ou encore leur participation à une société patriotique.

26 Ainsi, dans le questionnaire qu'il adresse à Miguel de Iribarren à propos de l'opportunité de la demande de naturalisation d'Andrès Darhan, le gouverneur lui demande, à propos de son intention réelle de rester, d'exprimer « tout ce qui pourrait, en outre, vous sembler utile relativement au traitement de cette requête » (« *lo demas que a VM se le ofrezca y parezca en punto a la referida solicitud* »). Ce à quoi Miguel de Iribarren répond, après avoir énoncé les différentes informations collectées sur l'impétrant : « sur la base de ces éléments, je pense que son intention est de demeurer en Espagne durant toute sa vie » (« *con estos fundamentos, lo contemplo con animo de permanecer en España por el tiempo de su vida* », AHPC, Purullena, legajo 55, informe 49).

qui ne respectait pas tous les critères légaux pouvait prétendre à la naturalisation, si les rapports rédigés par les informateurs lui étaient favorables. Ce fut le cas pour Juan Mateo Lacoste, dont le dossier ne laissait en rien transparaître son intention de rester puisqu'il était célibataire et ne possédait aucun bien foncier. La sincérité de sa démarche fut cependant appréciée à l'aune d'autres critères qui, bien que n'étant pas reconnus officiellement, permettaient de parvenir aux mêmes conclusions²⁷. Ainsi, dans la procédure de naturalisation, l'importance de l'appréciation d'ensemble du dossier faite par un observateur fréquentant de façon régulière l'impétrant jouait un rôle plus important encore que le strict respect des critères légaux.

312

Tout aussi important que l'intention de rester, la bonne conduite apparaît également comme un point essentiel, dont l'appréciation ne repose sur aucun critère formel et n'est donc évoquée que dans les rapports rédigés, en amont de la procédure, par les informateurs locaux. La réputation commerciale est ainsi presque toujours évoquée par Miguel de Iribarren qui insiste d'ailleurs, non pas tant sur le niveau de richesse – souvent, le capital du demandeur est simplement qualifié de « décent » (« *decente* ») ou de « médiocre » (« *regular* ») – que sur son honnêteté et la confiance qu'il inspire : il doit jouir d'une « bonne opinion » ou faire preuve de « bonne foi dans son commerce » (« *buena fe en su giro* »), et s'il a fait faillite, il est précisé que cette dernière est « excusable » car liée au contexte général de la place²⁸. La réputation commerciale ne suffit cependant pas et, suivant l'origine du requérant, l'accent est plutôt mis sur ses pratiques religieuses ou sur ses opinions publiques. Aussi, sans surprise, ce dernier aspect occupe-t-il une position centrale dans l'examen des dossiers des Français ayant demandé leur naturalisation après le début de la Révolution : il est précisé qu'Andrès Darhan n'a jamais fait « usage de la cocarde » (« *uso de la cucarda* »), que Juan Mateo Lacoste éprouve une « désaffection reconnue pour l'actuel système pernicieux de la France » (« *conocida desafección a los actuales sistemas perniciosos de la Francia* »), et avoir séjourné au Maroc ou aux États-Unis, plutôt qu'en France pendant la guerre de la Convention est porté au crédit de ceux qui furent expulsés en 1793, de même que le fait d'appartenir à une famille de nobles émigrés²⁹. Pour les Irlandais – derrière lesquels on soupçonne toujours la présence d'Anglais dissimulés –, ce sont plutôt

27 Les éléments valorisés dans sa *carta de naturaleza* sont notamment le fait que sa famille est clairement hostile au régime politique français puisqu'elle a dû émigrer et que ses frères sont, eux, bien intégrés à Jerez où ils sont exportateurs de vin, et où ils ont obtenu leur naturalisation (Archivo Municipal de Cádiz, Libros de Actas Capitulares [désormais AMC, LAC], libro 151, fol. 363, 30 octobre 1795).

28 Ainsi est-il précisé, à propos de la faillite essuyée en 1798 par Juan Pedro Covarrubias, qu'elle a été causée « par les aléas du commerce » (« *por las vicisitudes del comercio* », AHPC, Purullena, legajo 55, informe 63).

29 Pour Andrès Darhan, voir AHPC, Purullena, legajo 55, informe 49. Pour les autres informations, toutes relatives à Juan Mateo Lacoste, voir AMC, LAC, libro 151, fol. 363.

les pratiques religieuses qui font l'objet de toute l'attention des autorités si l'on en croit les questionnaires que le gouverneur adresse à Miguel de Iribarren. Ce dernier ne manque jamais une occasion de préciser qu'il a personnellement vu les candidats à la naturalisation « participer aux actes de notre Sainte Religion » (« *concurrir a los actos de nuestra Santa Religión*³⁰ »), ou qu'il sait par la rumeur qu'ils pratiquent publiquement la religion catholique³¹. Le fait d'être affilié à une confrérie de la ville était particulièrement valorisé et la chose devait d'ailleurs se savoir chez ceux qui aspiraient à la naturalisation : nous avons eu l'occasion de montrer par ailleurs que la quasi-totalité des marchands d'origine française affiliés à la confrérie du *Santísimo Viático*, dont le parrain n'était autre que Manuel Guiral, le président de la *Casa de la Contratación* dont le rôle était si important dans les procédures de naturalisation, étaient des individus naturalisés depuis peu, ou sur le point de le devenir, ou encore des *jenízaros*, sollicitant leur habilitation dans le commerce colonial³². La « bonne conduite » suppose en définitive deux conditions de la part du requérant : d'une part, qu'il participe pleinement et ouvertement à la vie publique locale, aussi bien commerciale – en fréquentant par exemple les séances quotidiennes de la bourse – que sociale – en assistant aux offices religieux ou aux fêtes ; d'autre part, que son comportement soit, dans ces occasions, conforme à celui des autres Espagnols. C'est bel et bien l'intégration de l'individu au sein de la société locale qui est appréciée et validée par la réputation qui fait office, en l'occurrence, d'un véritable outil de contrôle social des individus, outil dont les informateurs font ouvertement usage dans leurs rapports.

Enfin, on ne sera pas étonné que dans le cadre d'une administration dont le personnel demeure largement influencé par l'idéologie mercantiliste, l'appréciation de l'utilité de l'impétrant pour le pays soit prise en considération³³.

30 AHPC, Purullena, legajo. 55, informe 38, Solicitud e informe sobre la naturaleza en estos Reinos de Juan Roberts y Enrique Dowel, irlandeses (1802) (Requête et dossiers relatifs à la naturalisation dans ces Royaumes de Juan Roberts et Enrique Dowels, Irlandais).

31 À propos de Jorge Butler, Miguel de Iribarren écrit : « celui-ci et toute sa famille sont catholiques et ils participent publiquement à tous les événements de la vie religieuse » (« *este y toda la familia son católicos y ejercen publicamente los actos religiosos* », AHPC, Purullena, legajo 55, informe 69, 29 octobre 1804).

32 Arnaud Bartolomei, « Le marchand étranger face à la crise : départ ou intégration ? Le cas de la colonie française de Cadix aux époques révolutionnaire et impériale », dans Albrecht Burkardt (dir.), *Commerce, voyage et expérience religieuse, XVI^e-XVIII^e siècle*, Rennes, PUR, 2007, p. 475-496, *loc. cit.* p. 489-490.

33 En témoigne le paragraphe suivant, exposé dans le dossier de naturalisation de quatre viticulteurs importants de Jerez, Juan Pedro, Juan Luis, Juan Carlos Haurie et Pedro Lembeye : « Toutes les Nations commerçantes et industrieuses veillent à attirer chez elles les capitaux étrangers pour augmenter le leur, parce qu'elles savent que l'agriculture, l'industrie et le commerce d'un pays ne peuvent prospérer autrement que par le capital qui leur est consacré, et aussi, au lieu d'exclure les étrangers industriels, il faut les attirer avec indulgence pour qu'ils contribuent, avec leurs fonds, aux progrès de notre industrie et de notre commerce » (AGI, IG, legajo 1536, Informe sobre la solicitud de que se les conceda carta de naturaleza para comerciar en Indias, 2 juin 1807).

Il ne faut cependant pas exagérer l'importance de ce critère. Le niveau de richesse du requérant est naturellement apprécié et valorisé lorsque le cas se présente³⁴, mais il ne constitue aucunement un critère décisif : on l'a vu avec les nombreux cas d'individus qui bénéficient d'un rapport très favorable de la part de Miguel de Iribarren alors que leur capital n'était qualifié que de *decente* ou *regular*. Ce qui importe le plus, c'est donc l'intérêt général de l'individu pour le pays. Cela explique l'attention toute particulière qui est apportée aux associations commerciales auxquelles participent les marchands qui sollicitent la naturalisation et à l'appréciation de leur autonomie réelle vis-à-vis des intérêts étrangers : il faut à tout prix éviter que les bénéficiaires tirés des activités commerciales soient ensuite détournés du pays³⁵. Le fait de posséder une fabrique qui fait vivre de nombreuses familles est également très bien considéré³⁶, ou encore celui de pratiquer un commerce fondé sur l'exportation des richesses locales, comme c'est le cas pour Enrique Dowel, les frères Haurie ou Juan Mateo Lacoste, qui possèdent tous des caves à Jerez. Mais si être riche et utile est un fait évidemment toujours bien accueilli par les autorités, cela ne saurait suffire. Les quatre négociants français, pourtant très riches, qui, pour éviter leur expulsion et le séquestre de leurs biens en 1793, offrirent des sommes importantes afin d'obtenir leur naturalisation, en firent la cruelle expérience, puisque leurs demandes, jugées opportunistes, furent rejetées³⁷.

314

34 Ainsi, à propos de la sollicitation de Prudent Delaville, il est rappelé qu'il possède « un capital si grand qu'il est réputé être l'homme le plus riche du Pays » (« *un caudal tan quantioso que se reputa por el más opulento del País* »), et dans celle de Luis de Rivera, il est précisé qu'il est « un des sujets disposant du plus gros capital et du meilleur crédit de ce commerce » (« *de los sugetos de mayor caudal y mejor credito de aquel comercio* », AGI, IG, legajo 1536, cartas de naturaleza, 27 janvier 1793 et 4 février 1792).

35 C'est parce qu'il était associé à un Français dénommé Juan Baillères que la première demande de naturalisation formulée par Bernardo Lasaleta fut rejetée en 1786 et que son fils, Josef Eugenio, ne put obtenir son habilitation en qualité de *jenízaro*. Leurs deux requêtes furent finalement satisfaites après que des courtiers de la ville aient certifié la dissolution de la compagnie en 1788 et que le décès de Juan Baillères soit survenu en 1789 (AGI, IG, legajo 1536, carta de naturaleza, 16 juillet 1790, et legajo 1537, Expediente sobre concesión de carta de naturaleza a Don Josef Eugenio Lassaleta del comercio de Cádiz [dossier relatif à la concession d'une lettre de naturalisation à Don Josef Eugenio Lassaleta, du commerce de Cadix], 1790).

36 Il est ainsi précisé que Pedro Bonnecase a investi « des fonds croissants dans la fabrique royale de toiles imprimées de Chiclana » (« *crecidos fondos en la Real fabrica de pintados de Chiclana* ») qui fait vivre deux cents familles (AGI, IG, legajo 1536, carta de naturaleza, 12 mars 1807).

37 Il s'agit de Juan Bonneval, Bernardo Magon, Tomas Gervinai et Diego Jugla qui offrirent, en 1793, 100 000 réaux pour obtenir leur naturalisation. Les juges du *Concejo Extraordinario*, chargés de statuer sur leur requête, estimèrent que « seule la peur de se voir privés de leurs biens en vertu du séquestre prévu par les dits décrets, les a décidé à solliciter leur naturalisation » (« *solo el temor de verse privados de sus bienes en virtud del embargo que mandaban dichas Provisiones, les movió a pedir la gracia de naturaleza* ») et ils la rejetèrent (Archivo Histórico Nacional, Concejos, legajo 6349, informe du 3 juin 1793).

Les critères exigés pour obtenir la naturalisation n'étaient donc ni des critères absolus, amenant à statuer décisivement sur la requête formulée, ni des critères facultatifs dont on pouvait aisément être dispensé. En fait, ils agissaient comme des sortes de prétexte à une enquête plus approfondie portant sur la personnalité du candidat, la sincérité de ses motivations et son intégration réelle à la société locale. À l'aune de ce constat, la procédure de naturalisation des étrangers apparaît finalement comme une institution efficace : elle est suffisamment ouverte pour permettre à tout étranger intégré de fait à la société espagnole d'y accéder, et suffisamment rigoureuse pour éviter que des individus mus par des motivations strictement opportunistes ne l'obtiennent. Ce constat nous invite ainsi à revenir sur les usages que faisaient les marchands étrangers de Cadix de la procédure de naturalisation et sur le postulat utilitariste qui a généralement sous-tendu l'analyse de leurs comportements en la matière.

LES USAGES DE LA NATURALISATION : L'UTILITARISME MARCHAND QUESTIONNÉ

Sur ce sujet, les enquêtes menées ces dernières années sur les colonies génoise et française de Cadix permettent d'apporter divers éléments de réponse. La thèse de Catia Brillì repose sur le concept très stimulant d'un point de vue heuristique de « diaspora silencieuse » : sans pour autant renoncer au maintien de liens de solidarité étroits, entre eux et avec leurs compatriotes demeurés en Ligurie, les marchands génois auraient privilégié, à Cadix, une stratégie d'intégration à la société espagnole et de pénétration légale de la *Carrera de Indias*, cela à l'inverse des autres nations étrangères de la ville qui, fortes du soutien de puissants États mercantilistes – France, Royaume-Uni, Provinces-Unies – auraient au contraire privilégié les voies de la contrebande et de la fraude pour participer au commerce colonial espagnol, s'abritant pour cela derrière la protection des privilèges que leur garantissaient les traités et les puissants réseaux consulaires édifiés par ces pays. Les données factuelles venant étayer une telle proposition sont nombreuses et ne souffrent guère de contradiction : les marchands génois, qui devaient être entre cent et cent cinquante à Cadix dans la seconde moitié du siècle si l'on prend en compte les négociants et les boutiquiers, se distinguent en effet des autres nations implantées localement, tant par la faiblesse de leur enregistrement auprès de leur consul – seulement quarante-quatre en 1764, alors que les marchands maltais, pourtant bien moins nombreux à Cadix, sont quatre-vingt-cinq à se faire enregistrer auprès de leur consul, et que le consul français déclare, à la même époque avoir autorité sur sept cent neuf individus, répartis dans soixante-quatre maisons de commerce –, que par leur surreprésentation parmi les titulaires de *cartas de naturaleza*. Ils obtinrent vingt-neuf des soixante-seize *cartas* délivrées par le Conseil des

Indes au XVIII^e siècle et, au sein du contingent des *jenízaros* qui sollicitèrent leur immatriculation auprès du *Consulado de Cargadores a Indias*, soixante-dix-sept des deux cent trente-neuf *jenízaros* immatriculés entre 1743 et 1823 étaient d'origine génoise³⁸. Ainsi, les Génois auraient compensé « l'absence d'un soutien politique de leur mère patrie par une plus grande capacité d'adaptation au contexte dans lequel ils opéraient, développant des stratégies privées d'intégration à la société locale pour pénétrer dans les interstices toujours plus étroits de la concurrence commerciale moderne³⁹ ».

316

L'exemple de la colonie française conforte en apparence les constats dégagés dans son étude par Catia Brillì puisque les négociants français, à l'inverse des Génois, se montraient généralement peu enclins à prendre des Espagnoles pour épouses⁴⁰, à renoncer à la protection que leur offrait leur consul, ou à solliciter la naturalisation espagnole, et cela pour leur plus grand profit puisqu'ils auraient accaparé près de la moitié des profits commerciaux réalisés dans le négoce de Cadix au milieu du XVIII^e siècle, en privilégiant une telle stratégie de non-intégration à la nation espagnole qui leur permettait de se livrer, grâce notamment à la protection des traités et de leur consul, à un commerce frauduleux et à la contrebande⁴¹. Comme les Génois, les marchands français auraient donc défini leur stratégie d'intégration à la société locale – en l'occurrence de non-intégration – en fonction de leurs intérêts commerciaux, ce qu'illustrent d'ailleurs de la meilleure manière les pratiques des grandes maisons françaises qui interdisaient à leurs gérants installés à Cadix de prendre pour épouses des Espagnoles ou qui organisaient une rotation régulière de leur personnel en poste dans le port andalou : elles auraient cherché à éviter de la sorte qu'ils ne finissent par perdre, en s'enracinant localement, la protection consulaire nécessaire à la prospérité de leurs affaires. L'évolution des comportements des marchands français après le déclenchement de la Révolution française semble confirmer en outre le strict utilitarisme dont faisaient preuve les marchands étrangers dans la définition de leurs stratégies d'intégration et de naturalisation, puisque la dégradation des relations franco-espagnoles qui fit suite à cet événement, se traduisit immédiatement par une forte hausse des procédures de naturalisation

38 Catia Brillì, « Mercaderes genoveses en el Cádiz del siglo XVIII. Crisis y reajuste de una simbiosis secular » dans Ana Crespo Solana (dir.), *Comunidades transnacionales*, op. cit., p. 83-102. Le *Consulado* était l'instance consulaire chargée de représenter l'ensemble des négociants habilités à pratiquer le commerce colonial et de régler, en première instance, les litiges commerciaux survenus parmi eux.

39 *Ibid.*, p. 88.

40 Seul un tiers des négociants français recensés à Cadix en 1791 étaient mariés et parmi eux, plus de la moitié l'étaient avec une Française ou avec la fille d'un marchand français de la ville (Arnaud Bartolomei, *La Bourse et la vie...*, op. cit., p. 490 et 494).

41 Manuel Bustos Rodríguez, *Cádiz en el sistema atlántico. La ciudad, sus comerciantes y la actividad mercantil (1650-1830)*, Madrid, Sílex, 2005, p. 160.

et d'habilitation auprès du *Consulado* de fils de négociants français nés à Cadix⁴². À première vue, les marchands français de la place auraient donc tiré les conclusions des nouveaux rapports de force nés de la secousse révolutionnaire et auraient adapté leurs stratégies d'intégration à la nouvelle donne. Une telle vision des choses s'avère cependant largement erronée dès lors que l'on rapporte le nombre de ceux qui s'engagèrent dans un tel processus d'intégration à celui des individus qui refusèrent de suivre cette voie.

En effet, si les demandes de naturalisation sont beaucoup plus nombreuses après 1789, lorsque la protection consulaire française devient plus contraignante et moins avantageuse, elles n'en demeurent pas moins très minoritaires à l'échelle de l'ensemble de la colonie marchande française de Cadix : au sein d'une communauté qui comportait encore près de trois cents membres au début du XIX^e siècle, ceux qui firent le choix de la naturalisation espagnole ne représentèrent jamais plus de 10 % de l'effectif, et ceux qui s'engagèrent dans un processus d'intégration locale en prenant une Espagnole pour épouse ou en renonçant à la protection de leur consul ne représentèrent jamais pour leur part plus du tiers de l'effectif global. Le choix d'une stratégie d'intégration ne fut donc fait que par une minorité des ressortissants français résidant dans la ville, et cela en dépit de circonstances qui leur étaient très peu propices : prises de représailles à leur encontre lors de la guerre de la Convention de 1793, hostilité populaire larvée et persistante à leur égard, y compris après la signature de la paix en 1795. Encore faudrait-il discuter la pertinence même du concept de « stratégie » pour qualifier l'attitude des marchands français ayant fait le choix de l'intégration. En effet, l'étude détaillée de leurs parcours individuels, que permet l'approche prosopographique, révèle que bien peu d'entre eux avaient procédé à un revirement radical à partir de 1793 : le plus souvent, ceux qui renoncèrent à la protection française au début des années 1790, en acceptant de prêter un serment de fidélité à la monarchie espagnole, ou sollicitèrent alors leur naturalisation, étaient en fait précisément issus de la minorité de marchands français qui s'étaient engagés de longue date dans un processus d'intégration à la société espagnole. Ils résidaient en Espagne depuis de très nombreuses années, s'y étaient mariés et avaient renoncé de longue date à la protection offerte par le consul de France. Les seuls à faire exception à cette règle sont des individus notoirement réactionnaires, pour lesquels le choix de renier la citoyenneté française a plus à voir avec leur détestation des idées révolutionnaires qu'avec une quelconque volonté de favoriser leurs intérêts commerciaux : c'est le cas, par

42 Le nombre de lettres de naturalisation octroyées par le Conseil des Indes à des marchands français passe de cinq pour la période 1700-1791 à quinze pour la période 1791-1807, et celui des *jenizaros* d'origine française habilités pour le commerce colonial passe de quatorze avant 1791 à vingt-trois après (Arnaud Bartolomei, *La Bourse et la vie...*, op. cit., p. 359-360).

exemple, de Prudent Delaville, un des seuls négociants de la place à avoir refusé de contribuer pour le « don patriotique » qui fut collecté au sein de la nation française afin de soutenir financièrement l'assemblée constituante. *A contrario*, on ne peut être que très surpris par le grand nombre de marchands français qui, alors qu'ils respectaient les critères formels qui auraient pu leur ouvrir sans trop de difficulté les portes de la naturalité espagnole, firent le choix de la France, et confirmèrent ce choix en dépit de circonstances de plus en plus contraires.

318

La conduite de ces derniers nous amène finalement à questionner tant les postulats néo-institutionnalistes que les présupposés utilitaristes qui ont traditionnellement sous-tendu les discours tenus sur les usages que faisaient les marchands étrangers des procédures de naturalisation : restèrent-ils attachés à la France, parce que, en dépit des remises en cause de plus en plus radicales dont étaient l'objet les privilèges dont bénéficiaient les Français en Espagne, la protection que leur offrait leur consul continuait de leur paraître plus avantageuse pour leurs affaires que son abandon ? Ou bien agirent-ils de la sorte parce que, sincèrement patriotes, il leur était inconcevable de renier leur attachement à leur pays d'origine et à leur citoyenneté, même si leurs affaires devaient en souffrir ? La documentation consultée à ce jour ne permet pas de résoudre ce problème. La question nous semble cependant mériter d'être posée, non seulement dans le cas qui nous intéresse ici, mais aussi de façon plus générale dans la perspective d'une réflexion d'ensemble sur l'éthique marchande et les logiques de décision des acteurs du commerce dans l'Europe moderne, ne serait-ce que pour que soit entreprise l'indispensable collecte des indices que réclame la réponse à une telle interrogation. La déclaration suivante, relevée dans une correspondance consulaire plus tardive, constitue une première pièce, d'interprétation difficile cependant, à verser au dossier. Le consul de France à Cadix rapporte en effet dans un courrier adressé au ministre des Affaires étrangères que, sommés de prêter un serment de fidélité au roi d'Espagne, « plusieurs français alarmés par cette publication sont venus me consulter sur le parti qu'ils avaient à prendre, mais le plus grand nombre pour me déclarer qu'ils se résigneraient plutôt à être expulsés d'Espagne que de renoncer aux droits de citoyens français⁴³ ». L'ambiguïté vient ici de l'expression « droits de citoyens français » qui peut se référer aussi bien au statut et aux protections dont bénéficiaient les ressortissants français à l'étranger qu'à un simple sentiment d'appartenance nationale, déliée de toute considération matérielle.

43 Archives du ministère des Affaires étrangères, fonds Cadix, registre 100, courrier du 20 novembre 1818.

Les usages que faisaient les marchands étrangers résidant à Cadix de la procédure de naturalisation amènent finalement à reconsidérer leurs logiques de décision à l'aune de la distinction que l'on peut établir entre la « rationalité épistémique » – qui est celle du chercheur s'efforçant d'interpréter les comportements des acteurs qu'il étudie – et la « rationalité indigène », qui se réfère aux calculs et aux raisonnements auxquels se livraient effectivement les acteurs au moment d'agir⁴⁴. Les résultats de notre enquête, encore très partiels, suggèrent en effet que les comportements des marchands en la matière, et plus généralement dans leurs rapports aux institutions, ne s'inscrivaient pas nécessairement dans des logiques de calculs intéressés, strictement déterminées par des considérations économiques et commerciales – des stratégies –, mais pouvaient aussi relever de schèmes mentaux et culturels qui s'imposaient à eux et délimitaient, certainement de façon beaucoup plus restrictive que nous ne le pensons habituellement, l'éventail des possibilités qui s'offraient à eux ou de celles qu'ils étaient en mesure de concevoir. Nos connaissances actuelles sont certes très insuffisantes pour permettre d'affirmer que notre vision de l'utilitarisme marchand relève d'un *topos* scientifique propre à notre époque plutôt que d'une réalité empiriquement constatée. Elles nous paraissent en revanche suffisantes, pour questionner l'idée, souvent avancée dans l'historiographie récente, qui admet comme une évidence le fait que les marchands de l'époque moderne étaient mus par la seule poursuite de leurs intérêts économiques immédiats et qu'ils étaient déliés de toute considération politique, religieuse, culturelle ou morale à l'heure de prendre leurs décisions : qu'il y ait eu d'importants enjeux liés à la procédure de naturalisation, cela semble évident ; qu'ils aient été strictement commerciaux nous semble en revanche l'être beaucoup moins.

44 Natacha Coquery, François Menant et Florence Weber (dir.), *Écrire, compter, mesurer. Vers une histoire des rationalités pratiques*, Paris, Rue d'Ulm, 2006, « Introduction ».

ENTRE DIPLOMATIE ET PRATIQUES JUDICIAIRES :
LA CONDITION DES ÉTRANGERS
SOUS L'ANCIEN RÉGIME NAPOLITAIN¹

Roberto Zaugg

Chercheur post-doc au Centre d'histoire de Sciences Po Paris

Comme dans les États contemporains, idéologiquement fondés sur les principes de la nation souveraine et de l'égalité entre les citoyens, l'étranger dans le royaume de Naples au XVIII^e siècle est « le produit d'un travail juridico-bureaucratique de catégorisation » intensément négocié². Mais, dans cet État d'Ancien Régime dont les architectures institutionnelles et la légitimation du pouvoir s'appuient sur des fondements complètement différents, ce travail suit des logiques assez dissemblables. La catégorie d'*étranger* y apparaît souvent instable et difficile à cerner. Toute tentative pour la décrire en déficit par rapport aux droits des citoyens et de la décliner sur l'axe binaire inclusion/exclusion est vouée à la faillite. En fait, dans le pluralisme juridique de l'Ancien Régime, les particularismes associés au statut d'étranger ne sont que quelques-unes des nombreuses spécificités qui conditionnent profondément les interactions existant parmi les acteurs sociaux, et entre ces derniers et les institutions étatiques.

Dans le cas spécifique des villes portuaires de la Méditerranée à l'époque moderne, la définition des droits des étrangers se caractérise par une interdépendance particulièrement étroite avec les politiques mercantiles³.

- 1 Une première version de cette contribution a été présentée au colloque « Travail, migrations, souveraineté des États. Histoire sociale et relations internationales », organisé par Thomas Cayet et Paul-André Rosental à Sciences Po Paris les 26 et 27 mai 2011. Elle constitue une brève synthèse de mon livre *Stranieri di antico regime. Mercanti, giudici e consoli nella Napoli del Settecento* (Roma, Viella, 2011), auquel je me permets de renvoyer pour plus de détails.
- 2 Gérard Noiriel, *État, nation et immigration. Vers une histoire du pouvoir*, Paris, Belin, 2001, p. 381.
- 3 C'est un trait commun présent dans des contextes très différents, tels que Tunis (Christian Windler, *La Diplomatie comme expérience de l'autre. Consuls français au Maghreb [1700-1840]*, Genève, Droz, 2002), Smyrne (Marie-Carmen Smyrnelis, *Une société hors de soi. Identités et relations sociales à Smyrne aux XVIII^e et XIX^e siècles*, Leuven, Peeters, 2005), Istanbul (Eric R. Dursteler, *Venitians in Constantinople. Nation, Identity, and Coexistence in the Early Modern Mediterranean*, Baltimore, John Hopkins University Press, 2006), Livourne (Guillaume Calafat, « Être étranger dans un port franc. Droits, privilèges et accès au travail à

À Naples et ailleurs, au cœur des processus de classification juridique concernant les étrangers, on trouve régulièrement les « nations », c'est-à-dire des corporations marchandes dotées de droits particuliers qui les distinguent des sujets de l'État, organisées autour de consuls ou autres représentants dotés de fonctions plus ou moins analogues. Définis par une pluralité de sources juridiques – les doctrines du droit des gens, les traités internationaux, les privilèges concédés par les souverains territoriaux, les ordonnances promulguées par les souverains des États de provenance, ainsi que les coutumes des institutions locales –, les statuts des « nations » sont formalisés d'une manière tout à fait abondante et, en même temps, soumis à des négociations multilatérales qui provoquent, de manière récurrente, leur mise en cause.

UNE VILLE « OUVERTE »

322

Avec une population urbaine qui passe de 315 000 habitants en 1742 à 445 000 en 1798⁴, Naples est, dans la première période bourbonnienne (1734-1798), la deuxième ville de la Méditerranée, après Istanbul, et la troisième ville de l'Europe chrétienne, après Londres et Paris. Cette dimension remarquable – qui est évidemment le résultat de flux migratoires provenant de l'étranger et surtout des provinces du royaume – est associée avec une hétérogénéité fonctionnelle et sociale prononcée. En tant que siège de la cour royale, de nombreuses familles aristocratiques, des représentations diplomatiques, de la seule université du royaume, de très nombreuses institutions religieuses et, tout simplement, comme un vaste ensemble démographique, Naples constitue un marché du travail différencié et, en même temps, un marché géant de biens de consommation. Par conséquent, les migrations vers Naples sont motivées par une multiplicité de raisons et les profils sociaux des migrants sont assez disparates.

Seule une petite minorité des migrants étrangers se groupe au sein de ces corporations nationales, qui sont au centre du « travail juridico-bureaucratique » thématique par cet article. Comme l'a montré Marco Rovinello pour le cas des Français au XIX^e siècle, la vaste majorité des migrants catholiques privilégie la construction de liens matrimoniaux, professionnels et/ou de voisinage au sein de la société napolitaine plutôt que d'adopter une stratégie nationale vouée

Livourne [1590-1715]», *Cahiers de la Méditerranée*, 84, 2012, en ligne : <http://cdlm.revues.org/index6387.html>, consulté le 27 février 2013) ou les ports de l'État pontifical (Christopher Denis-Delacour, « I gaetani di Ripa Grande. Essere sudditi pontifici sul mare nel Settecento », *Quaderni Storici*, 138, 2011, p. 729-764).

4 Claudia Petraccone, *Napoli dal Cinquecento all'Ottocento. Problemi di storia demografica e sociale*, Napoli, Guida, 1975, p. 133 et 139.

à revendiquer, et ainsi reproduire une extranéité juridico-corporative⁵. Ils suivent « un parcours tacite d'assimilation ou d'agrégation à la ville » qui passe « largement par des voies coutumières, l'exercice d'un métier, l'entrée dans une confrérie et surtout le mariage, l'alliance avec une famille honorable – autant d'éléments montrant une volonté de s'installer durablement⁶ ».

D'ailleurs, la structure socio-institutionnelle de Naples est, sous plusieurs aspects, relativement ouverte. Pour entrer dans le royaume, les non-régnicoles sont soumis aux mêmes procédures que les sujets de la couronne : ils sont obligés de se munir d'un « passeport » émis par une représentation diplomatique ou consulaire napolitaine à l'étranger⁷, mais leur résidence sur le territoire de l'État ne fait l'objet d'aucun contrôle⁸.

Certes, comme dans d'autres contextes européens, la législation napolitaine prévoit des peines sévères pour les migrants pauvres qui n'arrivent pas à trouver un travail. L'ordonnance vice-royale de 1559, reconfirmée plusieurs fois pendant l'Ancien Régime, est exemplaire à cet égard : « Toutes les personnes foraines [*forestiere*], qui viendront dans les Villes, Terres et Châteaux du Royaume sans aucun métier, sans marchandise ou sans travailler pour un patron, et qui dans le délai de trois jours n'exerceront aucun métier, office ou activité, devront partir » et, si elles ne quittent pas l'État, elles « seront prises comme vagabondes et délinquantes » et condamnées à « cinq ans de galère »¹⁰.

5 Marco Rovinello, *Cittadini senza nazione. Migranti francesi a Napoli (1793-1860)*, Firenze, Monnier, 2009.

6 Wolfgang Kaiser, « Extranéités urbaines à l'époque moderne », dans Pilar González-Bernaldo, Manuela Martini et Marie-Louise Pelus-Kaplan (dir.), *Étrangers et sociétés. Représentations, coexistences, interactions dans la longue durée*, Rennes, PUR, 2008, p. 78.

7 D'ailleurs, le passeport n'est pas, à cette époque, un document lié à la « nationalité » du porteur, mais plutôt un sauf-conduit représentant le pouvoir de l'autorité qui l'émet (Marco Meriggi, « Come procurarsi un passaporto. Il caso di Napoli a metà Settecento », dans Wolfgang Kaiser et Claudia Moatti [dir.], *Gens de passage en Méditerranée de l'Antiquité à l'époque moderne. Procédures de contrôle et d'identification*, Paris, Maisonneuve & Larose, 2007, p. 399-412).

8 Ce n'est qu'en 1798, à la veille de la guerre de la Deuxième coalition, dans un contexte marqué par une volonté de surveillance accrue, que le gouvernement bourbonien institue le « certificat de résidence » et invente ainsi le premier titre de séjour napolitain : voir les *Provvedimenti relativi ai forestieri dimoranti nel Regno di Napoli* (4 avril 1798), dans Mario Battaglini (dir.), *Atti, leggi, proclami ed altre carte della Repubblica napoletana. 1798-1799*, Salerno, Società editrice meridionale, 1983, vol. I, tit. V, § 8.

9 Dans ce cas, le terme *forestiere* (forain) n'indique pas, comme d'habitude, la personne qui n'appartient pas à la communauté locale – qu'elle soit originaire d'un autre pays ou simplement d'une autre communauté du royaume –, mais seulement la personne provenant d'un autre État. En ce sens, le terme est ici utilisé comme synonyme d'*estero* (étranger, aubain). Sur cette distinction, qu'on retrouve dans plusieurs contextes européens, voir les annotations de Wolfgang Kaiser, « Extranéités urbaines à l'époque moderne », art. cit., p. 78.

10 Voir l'ordonnance émise par le vice-roi Pedro Afán Enríquez de Ribera y Portocarrero, le 27 juin 1559, dans Alessio De Sarii, *Codice delle leggi del Regno di Napoli*, Napoli, Vincenzo Orsini, 1797, vol. XII, p. 196 (en italien dans l'original). Sur la tendance à sanctionner l'échec de l'intégration économique plutôt qu'à contrôler l'accès au territoire, typique des politiques

Toutefois, l'extension de cette norme aux régnicoles, décidée en 1560 et réaffirmée aux XVII^e et XVIII^e siècles, montre que, concernant la mobilité des pauvres, les lois du royaume ne font aucune distinction entre étrangers et sujets. Surtout, la republication répétitive des ordonnances contre les « vagabonds »¹¹, ainsi que les affirmations explicites du chef de la police, qui admet en 1792 que les mécanismes de contrôle ne sont pas appliqués et que par conséquent les institutions ne disposent d'aucune information sur « les forains qui arrivent en Ville », montrent que, normalement, cette mobilité n'est pas une préoccupation prioritaire des autorités¹².

Cette ouverture envers les nouveaux arrivants est claire également dans le domaine économique : les corporations de métiers, politiquement faibles et sans rôle direct dans le gouvernement de la ville, n'imposent aucun barrage significatif à l'intégration de la main-d'œuvre provinciale et étrangère dans le marché du travail urbain¹³. Quant au droit d'aubaine¹⁴, au contraire de ce qu'avait affirmé Jean Bodin¹⁵, il n'existe pas sous l'Ancien Régime napolitain¹⁶. En fait, « cette plante exotique » ne fut « transplantée » à Naples que pendant la période napoléonienne¹⁷.

La principale incapacité des étrangers, c'est l'exclusion des offices publics. Quand un office devient vacant, il doit être assigné à un régnicole, « car il n'est

migratoires européennes d'Ancien Régime, voir Paul-André Rosental, « Migrations, souveraineté, droits sociaux. Protéger et expulser les étrangers en Europe du XIX^e siècle à nos jours », *Annales. Histoire, sciences sociales*, 66/2, 2011, p. 335-373.

11 Voir les ordonnances « De vagabondi », dans Alessio De Sairis, *Codice delle leggi del Regno di Napoli, op. cit.*, vol. XII, p. 195-199.

12 Le 31 mars 1792 – quand les événements en France commencent à alimenter un soupçon croissant envers les migrants français et les étrangers en général – le *reggente de la Vicaria*, Luigi de Medici, informe le roi que les registres des hôtes, que les aubergistes devraient tenir, n'existent tout simplement pas ; voir Archivio di Stato di Napoli (désormais ASN), *Segreteria di Stato di Grazia e Giustizia, Dispacci e fascicoli*, 176.

13 Piero Ventura, « Mercato delle risorse e identità urbane. Cittadinanza e mestiere a Napoli tra XVI e XVII secolo », dans Marco Meriggi et Alessandro Pastore (dir.), *Le Regole dei mestieri e delle professioni. Secoli XV-XIX*, Milano, Franco Angeli, 2000, p. 268-304.

14 Sur ce sujet, voir les ouvrages de Jean-François Dubost et Peter Sahlins, *Et si on faisait payer les étrangers ? Louis XIV, les immigrés et quelques autres*, Paris, Flammarion, 1999 ; Peter Sahlins, *Unnaturally French. Foreign Citizens in the Old Regime and After*, Ithaca, Cornell University Press, 2004 ; Simona Cerutti, *Étrangers. Étude d'une condition d'incertitude dans une société d'Ancien Régime*, Paris, Bayard, 2012, ainsi que le débat entre Simona Cerutti, « À qui appartiennent les biens qui n'appartiennent à personne ? Citoyenneté et droit d'aubaine à l'époque moderne », *Annales. Histoire, sciences sociales*, 62/2, 2007, p. 255-383 ; Peter Sahlins, « Sur la citoyenneté et le droit d'aubaine à l'époque moderne. Réponse à Simona Cerutti », *Annales. Histoire, sciences sociales*, 63/2, 2008, p. 385-398.

15 Cité dans Peter Sahlins, « Sur la citoyenneté et le droit d'aubaine à l'époque moderne... », art. cit., p. 386.

16 Cf. par exemple l'article 36 du *Trattato di commercio e navigazione tra Sua Maestà il Re delle Due Sicilie e Sua Maestà l'Imperatrice di tutte le Russie*, Napoli, Stamperia Reale, 1788.

17 Luigi Volpicella, *Del Diritto di albinaggio*, Napoli, Stamperia del Fibreno, 1848, p. 5 (en italien dans l'original).

pas juste qu'un forain puisse jouir de ses fruits¹⁸ ». Concéder par Ferdinand le Catholique après la conquête espagnole de l'Italie méridionale et confirmé par Charles V en 1550¹⁹, pendant les siècles de la domination espagnole, pour les élites napolitaines ce privilège constitue un instrument important pour maintenir des positions de pouvoir autonomes par rapport au gouvernement vice-royal. Toutefois, considérant que les obstacles à surmonter pour obtenir la bourgeoisie de Naples ne sont pas particulièrement élevés²⁰ et qu'en tout cas la vaste majorité des migrants n'envisage pas une carrière de magistrat, il s'agit d'une discrimination légale qui n'a pas d'effets drastiques sur l'ensemble des nouveaux arrivés.

LES NATIONS ÉTRANGÈRES ET LEURS PRIVILÈGES

Dans ce cadre juridique, en général les migrants n'ont pas de grand problème à accéder *de facto* aux droits des locaux. Néanmoins, certains tendent à revendiquer systématiquement leur statut d'étranger (*estero*), afin d'utiliser leur « extranéité comme ressource²¹ ». Ce sont ces acteurs-là, organisés en « nations », qui alimentent les négociations aboutissant à la construction d'une figure juridique de l'« étranger ». Négligeable dans d'autres domaines, cette catégorie joue un rôle central dans la justice mercantile et les relations diplomatiques, voire consulaires. Sa définition, souvent controversée, se situe donc à l'intersection de la gestion interne de l'État napolitain et des relations de celui-ci avec d'autres puissances.

Au XVIII^e siècle, les négociations autour des droits des étrangers impliquent une pluralité d'acteurs sociaux et institutionnels. Ceux-ci sont surtout le gouvernement et les tribunaux napolitains, les consuls et diplomates étrangers résidant à Naples, et les étrangers participant eux-mêmes au commerce. Les relations entre ces acteurs sont conditionnées par leurs intérêts contradictoires. Intéressé à attirer des artisans spécialisés et des négociants prospères pour dynamiser l'économie du royaume, le gouvernement est prêt à concéder des franchises avantageuses à des groupes nationaux perçus comme porteurs de ressources sociales, financières et techniques particulières ; en même temps,

18 Grâce du 30 janvier 1507, dans Alessio De Sariis, *Codice delle leggi del Regno di Napoli*, op. cit., vol. III, p. 415.

19 Grâce du 12 mars 1550, dans Alessio De Sariis, *Codice delle leggi del Regno di Napoli*, op. cit., vol. III, p. 413 sq.

20 Piero Ventura, « L'ambiguità di un privilegio. La cittadinanza napoletana tra Cinque e Seicento », dans Simona Cerutti, Robert Descimon et Maarten Prak (dir.), *Quaderni Storici*, 89, 1995, p. 385-416.

21 J'emprunte ici une expression de Guillaume Calafat, dans « Être étranger dans un port franc... », art. cit., p. 9.

néanmoins, il poursuit une politique de territorialisation vouée à réduire les privilèges particuliers et les exemptions de la juridiction ordinaire des tribunaux royaux. De leur côté, les tribunaux soutiennent ces efforts gouvernementaux et cherchent à plusieurs reprises à démanteler les privilèges dont jouissent certaines « nations » ; mais quand il s'agit de leurs propres droits particuliers, ils se révèlent des conservateurs acharnés. Les principaux défenseurs des privilèges nationaux sont, évidemment, les consuls et, à un niveau plus haut, les ambassadeurs, qui surveillent attentivement les pratiques des juges napolitains pour éviter des précédents défavorables aux intérêts de leurs négociants et capitaines. Ceux-ci, enfin, utilisent stratégiquement les différences juridiques définies par les franchises nationales et sont toujours prêts à mobiliser le soutien de leurs représentants – mais également certaines fois à violer leurs ordres, quand leurs affaires leur paraissent le nécessiter.

326

Les privilèges des étrangers, tels qu'on les rencontre au XVIII^e siècle, ont des origines plurielles. Parmi les plus anciens on retrouve ceux des Toscans, des Génois et des Vénitiens, qui remontent à la fin du Moyen Âge et qui survivent jusqu'à la fin de l'Ancien Régime, même si leur force pratique est nettement affaiblie²². Les Grecs, et durant leur brève présence dans le royaume (1740-1747) les juifs également, occupent, de leur côté, une position particulière dans la mosaïque institutionnelle napolitaine²³. Dépourvus de représentations diplomatiques ou consulaires propres, ils sont considérés à la fois comme « nation » et comme « sujets » et, de cette façon, ils peuvent profiter simultanément du statut de régnicole et de certains avantages associés à celui d'étranger²⁴.

22 Sur les Toscans au bas Moyen Âge, voir Mario Del Treppo, « Stranieri nel regno di Napoli. Le élites finanziarie e la strutturazione dello spazio economico e politico », dans Gabriella Rossetti (dir.), *Dentro la città. Stranieri e realtà urbane nell'Europa dei secoli XII-XVI*, Napoli, Liguori, 1989, p. 179-233, ainsi que l'édition de la correspondance diplomatique : *Corrispondenza degli ambasciatori fiorentini a Napoli*, Salerno, Carlone, 2002. Pour les Génois, voir Giovanni Brancaccio, « *Nazione genovese* ». *Consoli e colonia nella Napoli moderna*, Napoli, Guida, 2001, et Annastella Carrino, « Ressources "nationales" et ressources locales. Les "Génois" sur les routes tyrrhéniennes entre le XVIII^e siècle et début du XIX^e siècle », *The Historical Review/La Revue historique*, 7, 2010, p. 99-125. Sur les Vénitiens, voir les documents édités dans *Corrispondenze diplomatiche veneziane da Napoli. Dispacci*, Roma, Istituto poligrafico e zecca dello Stato, 1991.

23 Sur les Grecs et les juifs, voir Vincenzo Giura, *Storie di minoranze. Ebrei, greci, albanesi nel Regno di Napoli*, Napoli, ESI, 1984.

24 La fondation de la nation grecque remonte au XVI^e siècle, quand Charles V concéda asile dans l'Italie méridionale à des groupes d'exilés qui s'étaient opposés à la domination ottomane. S'étant rebellés contre la Porte, ceux-ci étaient devenus sujets de la couronne napolitaine. S'étant rebellés contre la Porte, ceux-ci étaient devenus sujets de la couronne napolitaine. En même temps, ayant obtenu un statut privilégié, ils se reproduisirent comme une corporation nationale distincte jusqu'au XIX^e siècle. Le cas des juifs, attirés par Charles de Bourbon en 1740 dans le dessein de vitaliser le commerce extérieur napolitain sur le modèle de Livourne, mais qui furent chassés en 1747 à cause des pressions de l'Église, fut beaucoup plus bref, mais pour certains aspects similaire. La nation juive et la nation grecque ne furent pas soumises à des représentants étrangers, mais directement au roi de Naples. En outre, tandis que les autres « nations », organisées autour des consulats, étaient des corporations exclusivement

Enfin, les privilèges qui ont influencé le plus fortement la situation et les négociations au XVIII^e siècle, remontent à l'Espagne du XVII^e siècle. Il s'agit de différents droits et franchises concédés par les souverains espagnols à des négociants hanséatiques en 1607, qui ont été ensuite étendus – à travers des traités internationaux et la clause de la nation la plus favorisée – aux Anglais, Français et Néerlandais, et qui, finalement, furent transférés à l'Italie méridionale qui, à l'époque, se trouvait sous la domination de Madrid²⁵.

Au XVIII^e siècle, cet ensemble de dispositifs juridiques a inclus des marges minimales de tolérance religieuse – une tolérance jamais reconnue formellement, mais qui permet la pratique des cultes protestants dans les maisons privées et les ambassades –, des tarifs douaniers favorables, ainsi qu'une immunité – en théorie partielle, mais en pratique très vaste – par rapport à la perquisition douanière des navires battant pavillon français, britannique et néerlandais. Enfin, les membres des « nations » les plus favorisées – comme d'ailleurs les Grecs, les juifs, les Vénitiens et peut-être les Génois – sont soumis à la juridiction de « juges délégués » – *giudici delegati* ou, en espagnol, *jueces conservadores* – qui, selon l'interprétation plus étendue de leur rôle, sont les seules autorités autorisées à juger les cas judiciaires impliquant des membres de leurs « nations » et à perquisitionner les maisons, magasins et boutiques de ceux-ci.

À CHAQUE NATION SON JUGE

Le rôle de ces juridictions particulières – qui mettent les « nations » qui en bénéficient à l'abri des tribunaux ordinaires de Naples et donnent à leurs membres des avantages sensibles par rapport aux sujets du royaume et aux étrangers dépourvus de ce privilège – doit être compris dans le contexte du système judiciaire de l'Ancien Régime napolitain, caractérisé par une fragmentation prononcée et conflictuelle des compétences juridictionnelles²⁶. Tandis que la majorité de la population des provinces est subordonnée aux tribunaux féodaux – où les barons jugent d'une manière plus ou moins

commerciales, les « nations » des Grecs et des juifs étaient tout à fait mixtes du point de vue socioprofessionnel. Sur la distinction entre « nation étrangère » et « nation sujette » pour le cas toscan, voir Francesca Trivellato, *The Familiarity of Strangers. The Sephardic Diaspora, Livorno, and Cross-Cultural Trade in the Early Modern Period*, New Haven, Yale University Press, 2009, p. 78.

25 À ce propos, le texte juridique de référence est les *Capitulos de Privilegios concedidos à la Ciudades Confederadas de la Hansa Teutonica*, dans Joseph Antonio de Abreu y Bertodano, *Coleccion de los tratados de paz de España. Reynado de Phelipe III. Parte I*, Madrid, Diego Peralta, Antonio Marin y Juan de Zuñiga, 1740, p. 375-391.

26 Sur le système judiciaire napolitain, voir Raffaele Ajello, *Il Problema della riforma giudiziaria e legislativa nel Regno di Napoli durante la prima metà del secolo XVIII*, Napoli, Jovene, 1961, vol. I, *La vita giudiziaria*.

arbitraire –, la capitale constitue un espace judiciaire séparé. Séparé, mais pas du tout unifié : disputé par une multitude de tribunaux concurrents, le pouvoir judiciaire sur la capitale et sa nombreuse population est subdivisé en au moins 39 juridictions différentes²⁷, définies par des critères très hétérogènes et souvent contradictoires : nature de la cause judiciaire, statut des personnes impliquées, localisation territoriale de la cause et des personnes impliquées, etc. Il y a des juges pour les nobles et pour les chasseurs, pour les affaires de la navigation et pour les causes liées à la pâture, pour les tisserands de laine et pour les soldats, pour le clergé et pour les criminels arrêtés dans les églises, et l'attribution d'une cause à tel ou tel tribunal a souvent une influence plus importante sur l'issue de la cause que le procès lui-même.

328

Dans ce contexte, les juges délégués représentent, pour les « nations » étrangères, une ressource précieuse. En premier lieu, parce que la procédure sommaire qu'ils appliquent permet aux étrangers d'éviter les procès longs et coûteux devant les tribunaux ordinaires où, comme se lamente le consul britannique James Douglas, « la bourse la plus importante est le meilleur avocat » (« *the longest purse is the best advocate*²⁸ »). En deuxième lieu, parce que ces juges tendent à prononcer des jugements favorables aux étrangers. Les *giudici delegati* sont, dans un certain sens, des « serviteurs de deux patrons ». D'un côté, ils sont des magistrats napolitains, nommés par le roi des Deux-Siciles et subordonnés à son autorité suprême ; mais, d'un autre côté, ce sont les consuls, voire les ambassadeurs, qui les choisissent, et les « nations » qui payent leur rémunération. Le juge des Britanniques est payé par les négociants de la *British factory* ainsi que par les vice-consuls britanniques stationnés dans les ports provinciaux, et celui des Français reçoit son salaire directement de la chambre de commerce de Marseille²⁹. Avec ce mécanisme, les représentations étrangères disposent d'un moyen d'influence institutionnalisé au sein de l'État napolitain. Pour les étrangers privilégiés, la juridiction nationale constitue une sphère protégée, qui leur permet d'interagir, à partir d'une position avantageuse, avec les sujets du royaume, les officiers napolitains et les étrangers non privilégiés. Les négociants

27 Franco Valsecchi, *L'Italia nel Settecento dal 1714 al 1788*, Milano, Mondadori, 1971, p. 435.

28 National Archives (Londres), Foreign Office, 70, Sicily and Naples, 3, 32rv, Douglas au Foreign Office (1^{er} juin 1784).

29 Archives nationales de France (désormais ANF), Affaires étrangères, B¹, Correspondance consulaire de Naples, 884, 16rv, dépêche du consul français Alexis-Jean-Eustache Taitbout de Marigny au secrétaire d'État à la Marine (3 juin 1747) : le juge délégué des Vénitiens aurait dû être payé par les membres de la nation vénitienne, résidant surtout dans les ports des Pouilles, mais ceux-ci tendaient souvent à se soustraire à cette obligation : voir par exemple la dépêche du résident vénitien auprès de la cour de Naples, Aurelio Bartolini, au sénat de la Sérénissime (3 janvier 1741), dans *Corrispondenze diplomatiche veneziane da Napoli. Dispacci*, éd. Eurigio Tonetti, Roma, Istituto poligrafico e zecca dello Stato, 1994, vol. XVIII, 30 giugno 1739-24 agosto 1751, p. 209.

utilisent les juges délégués pour obtenir des jugements rapides contre leurs débiteurs, mais aussi pour se protéger des causes intentées contre eux devant les tribunaux ordinaires en cas de banqueroute ou de fraude. Autrement dit, la juridiction nationale est à la fois un instrument pour garantir l'exécution de leur contrat envers leurs débiteurs et pour entraver les causes judiciaires engagées par leurs créditeurs. Finalement, pour les capitaines et patrons des navires les *giudici delegati* constituent, en se combinant avec l'immunité par rapport aux perquisitions douanières, un bouclier efficace pour pratiquer la contrebande et pour s'opposer aux tentatives des institutions napolitaines pour contrôler leurs trafics. Jusqu'à un certain point c'est, comme l'invoquent les consuls, un moyen pour défendre les négociants étrangers des « vexations » perpétrées par les officiers napolitains, mais, en même temps c'est aussi une « ressource légale pour des pratiques illégales »³⁰.

Dans cette situation, la plupart des étrangers n'ont aucun intérêt à obtenir la bourgeoisie de Naples et à devenir ainsi des sujets du roi des Deux-Siciles, tout au contraire. Même ceux qui, selon les lois napolitaines, seraient des *cives neapolitani*, continuent à se définir comme étrangers et sont reconnus pour tels aussi bien par les autorités diplomatiques que par les institutions locales. Par exemple, les fils d'étrangers nés à Naples seraient, selon la législation locale, des bourgeois de Naples et des sujets du roi. En pratique, toutefois, les étrangers « font des fils tous les jours, mais au lieu de se considérer comme napolitains, ceux-ci maintiennent l'origine de leurs parents [...] et jouissent des privilèges et de la juridiction nationale³¹ ». La présence de privilèges formels et des institutions diplomatiques et consulaires induisait ces migrants – soucieux de rester étrangers, même si *de jure* ils auraient pu être des bourgeois de la ville – à suivre une stratégie symétriquement opposée à celle adoptée par les gens immigrés à Turin qui, comme l'a montré Simona Cerutti³², cherchaient – et généralement réussissaient – à accéder aux droits des Turinois, même sans une naturalisation formelle. Cette divergence, due aux différences dans les options à la disposition des migrants à Naples et à Turin, confirme toutefois une constatation fondamentale : sous l'Ancien Régime, les pratiques sociales sont souvent plus efficaces que les normes juridiques dans la définition du statut des migrants.

30 À ce propos, voir Angela Groppi, « Une ressource légale pour une pratique illégale. Les juifs et les femmes contre la corporation des tailleurs dans la Rome pontificale (XVII^e-XVIII^e siècle) », dans Renata Ago (dir.), *Il Valore delle norme*, Roma, Binklink, 2002, p. 137-161.

31 ANF, Affaires étrangères, B¹, Correspondance consulaire de Naples, 885, 5r-6r, copie du rapport du juge délégué de la nation française, Carlo Ruoti, au secrétaire d'État Giovanni Fogliani (13 janvier 1749).

32 Simona Cerutti, *Étrangers. Étude d'une condition d'incertitude dans une société d'Ancien Régime*, op. cit.

Les acteurs du commerce international – négociants, boutiquiers, patrons de navires, capitaines – sont les catégories sociales les plus avantagées par les privilèges des nations étrangères. D’ailleurs, les bases juridiques de ces droits et franchises remontent souvent à des accords politico-commerciaux. Pourtant, les acteurs impliqués dans le commerce ne sont pas les seules catégories socioprofessionnelles concernées par ces droits particuliers. Précisément parce que les privilèges liés au commerce sont définis en référence à l’appartenance nationale et non pas en référence au statut social, ils s’appliquent potentiellement à toutes les personnes qui peuvent revendiquer une certaine origine. Par conséquent, de temps en temps la juridiction particulière et d’autres exemptions sont aussi invoquées par des migrants appartenant à des couches sociales inférieures. Les consuls tendent à considérer ces petites gens comme une source d’inutiles « occupations et [...] de grands embarras³³ » et, au fond, il semble qu’ils préféreraient les ignorer. Néanmoins, souvent ils finissaient par les appuyer : pour maintenir intacts les privilèges nationaux, il fallait éviter tout précédent qui en niait la validité. Ainsi, il pouvait arriver que des artisans étrangers produisant en dehors des normes établies par les corporations de métiers, ou que des domestiques immigrés impliqués dans de banales bagarres reçoivent le soutien des consuls, qui les défendaient au nom des « droits intouchables » de leur « nation » et souvent réussissaient à empêcher toute action policière visant à sanctionner les transgressions contre les lois napolitaines.

Pour ce qui concerne les étrangers qui n’appartiennent pas à un groupe national doté de privilèges et protégé sur place par un consulat, la situation est plus ambiguë. En principe, à Naples, ils n’avaient aucun droit particulier et leur condition juridique était donc précaire et vulnérable. Toutefois, dans ce cas également les migrants, plutôt que de subir de manière passive la force régulatrice des normes, se révèlent souvent capables de les utiliser d’une manière créative. Ainsi, de nombreux négociants issus des territoires du Saint-Empire, de la République de Genève et des Cantons helvétiques – c’est-à-dire d’États dépourvus de toute sorte de représentation diplomatique ou consulaire dans l’Italie méridionale – parviennent à s’agréger à la nation française et britannique, ou même à se faire nommer à des charges consulaires néerlandaises³⁴. Grâce à ces transformations *de facto* de leurs statuts

33 ANF, Affaires étrangères, B¹ Correspondance consulaire de Naples, 885, 149r-150r, dépêche du consul français, Alexis-Jean-Eustache Taitbout de Marigny, au secrétaire d’État à la Marine (1^{er} juillet 1749). Dans le cas français, les marins, artisans et serveurs étaient d’ailleurs explicitement exclus des corporations nationales par l’Ordonnance de la Marine promulguée en 1681 par Jean-Baptiste Colbert (Anne Mézin, *Les Consuls de France au siècle des Lumières (1715-1792)*, Paris, Peter Lang, 1995, p. 784).

34 Sur ce point, voir Roberto Zaugg, « On the Use of Legal Resources and the Definition of Group Boundaries. A Prosopographic Analysis of the French Nation and the British Factory

nationaux – qui ne se basent nullement sur des naturalisations formelles, mais simplement sur des relations sociales, commerciales et parfois familiales – ils obtiennent accès aux ressources des nations les plus favorisées, y compris la juridiction nationale.

Dans le cadre des réformes bourbonniennes, celle-ci est progressivement érodée par les attaques des tribunaux ordinaires, concurrents traditionnels des juges délégués, et du gouvernement napolitain, qui supporte mal les pratiques de contrebande mises en œuvre par les étrangers derrière le rempart de leurs privilèges. À travers une longue série de conflits diplomatico-judiciaires, entre les années 1740 et le début des années 1760 les juges délégués sont d'abord affaiblis dans leurs compétences et, enfin, supprimés au profit du Suprême Magistrat de Commerce, un tribunal créé en 1739 avec le dessein de garantir une justice sommaire – et donc rapide et moins coûteuse – dans les litiges mercantiles et de favoriser ainsi le développement du commerce dans royaume. Néanmoins, grâce aux pressions exercées par les négociants étrangers, les *esteri* ont maintenu, dans ce nouveau contexte, une position avantageuse. En fait, tandis que les sujets peuvent accéder à ce tribunal uniquement en vertu de la « nature des choses » – c'est-à-dire quand il s'agit d'une cause mercantile – les étrangers y sont généralement soumis en tant que tels³⁵, en considération de la « qualité des personnes »³⁶. Grâce à ce nouveau privilège et aux pressions des consuls, le Suprême Magistrat de Commerce finit ainsi par se transformer en un instrument efficace pour favoriser les intérêts des nations étrangères à Naples.

Par rapport à la figure juridique de l'étranger, la situation napolitaine se distingue nettement d'autres contextes européens, tel celui de la Grande-Bretagne où il n'y a pas de lien entre appartenance nationale et juridictions particulières. Même si en Grande-Bretagne, comme à Naples, les politiques concernant le commerce international jouent aussi un rôle important dans la définition des droits des étrangers, les résultats sont diamétralement opposés : tandis

in Eighteenth-Century Naples », dans Georg Christ, Franz Julius Morche, Stefan Burkhardt, Alexander D. Beihammer, Wolfgang Kaiser et Roberto Zaugg (dir.), *Union in Separation. Diasporic Groups and Identities in the Eastern Mediterranean (1100-1800)*, Heidelberg, Springer, 2013. Concernant les stratégies des migrants suisses à Naples, voir Daniela Luigia Caglioti, Marco Rovinello, Roberto Zaugg, « Ein einzig Volk? Schweizer Migranten in Neapel (18.-20. Jahrhundert) », dans Caroline Arni, Jon Mathieu, Brigitte Studer, Laurent Tissot et Walter Leimgruber (dir.), *La Suisse ailleurs. Les Suisses de l'étranger, les Suisses à l'étranger. Annuaire Suisse d'histoire économique et sociale*, 28, numéro spécial, 2013.

35 Font exception les causes impliquant des mercenaires étrangers, qui sont soumis à la justice militaire, ainsi que les causes criminelles de nature non commerciale.

36 Sur la distinction judiciaire entre « qualité des personnes » et « nature des choses », voir Simona Cerutti, « Nature des choses et qualité des personnes. Le Consulat de commerce de Turin au XVIII^e siècle », *Annales. Histoire, sciences sociales*, 57/6, 2002, p. 1491-1520.

que dans l'Italie méridionale – ou dans le Levant – les négociants étrangers sont avantagés par une situation juridique favorable, en Grande-Bretagne la législation vise à exclure les entrepreneurs étrangers de certains secteurs, tels que le commerce avec les colonies américaines, et à favoriser les acteurs régnicoles. Par conséquent, comme l'a montré Margrit Schulte Beerbühl³⁷, au-delà de la Manche l'élite des migrants impliquée dans les activités commerciales a un grand intérêt à obtenir la naturalisation, afin de pouvoir participer à plein titre à la croissance économique de la Grande-Bretagne.

332

Par le lien étroit qui existe entre juridictions, classifications sociales et privilèges nationaux, le cas napolitain rappelle plutôt les segmentations communautaires existant dans les ports levantins et barbaresques, qui s'expriment notamment dans des droits différenciés et de vastes autonomies judiciaires. Là aussi, les privilèges concédés à certaines puissances européennes et à leurs sujets – les « capitulations » – contribuent à modeler les dynamiques de l'interaction sociale, en poussant les étrangers à maintenir des liens persistants au sein de leurs « nations » et avec les institutions consulaires³⁸. En même temps, les différences par rapport au pluralisme communautaire ottoman sont évidentes. À Naples, les marges de tolérance religieuse sont extrêmement étroites, le catholicisme restant, jusqu'à l'Unité italienne, la seule religion officiellement reconnue³⁹. En outre, dans le cas napolitain, l'autonomie judiciaire des nations est, quand même, moins prononcée que dans les ports des territoires sujets de la Porte. Tandis que dans l'empire ottoman les consuls européens disposent d'un pouvoir juridictionnel officiellement reconnu par le sultan, à Naples les consuls ne peuvent exercer qu'une fonction informelle de médiateurs dans les causes intra-nationales et les *giudici delegati* restent, malgré tout, des magistrats napolitains nommés par le roi. Pendant qu'au XVIII^e siècle les consuls européens étendent leur protection sur un nombre croissant de sujets ottomans (*berathi*) et les soustraient ainsi à l'autorité du sultan, le roi des Deux-Siciles s'oppose constamment – et en général d'une manière efficace – aux tentatives des représentations étrangères d'exercer leur pouvoir sur les sujets

37 Margrit Schulte Beerbühl, *Deutsche Kaufleute in London. Einbürgerung und Welthandel (1660-1818)*, München, Beck, 2007. Sur les débats concernant la naturalisation des étrangers, voir aussi Daniel Statt, *Foreigners and Englishmen. The Controversy over Immigration and Population 1600-1760*, Newark, University of Delaware Press, 1995.

38 Cf. les références bibliographiques indiquées *supra*, n. 3, ainsi que Maurits H. van den Boogert, *The Capitulations and the Ottoman Legal System. Qadis, Consuls and Beraths in the 18th Century*, Leiden, Brill, 2005.

39 Sur les protestants, voir Barbara Dawes, *La Comunità inglese a Napoli nell'800 e le sue istituzioni*, Napoli, ESI, 1991, et Daniela Luigia Caglioti, *Vite parallele. Una minoranza protestante nell'Italia dell'Ottocento*, Bologna, Mulino, 2006. Sur les juifs, voir Vincenzo Giura, *Storie di minoranze...*, *op. cit.* Sur les musulmans, voir Giuliana Boccadamo, *Napoli e l'Islam. Storie di musulmani, schiavi e rinnegati*, Napoli, Guida, 2010.

napolitains et d'étendre à ceux-ci les exemptions dont jouissent les membres des nations privilégiées⁴⁰.

La condition de l'étranger, telle qu'elle émerge des pratiques qui se passent entre institutions et acteurs sociaux, remet en cause le développement du droit de gens post-pufendorffien selon lequel la concession des *jura hospitalitatis* aux migrants dépend uniquement de la volonté du souverain territorial⁴¹. Les négociations, dont les archives judiciaires et diplomatiques voire consulaires de la Méditerranée conservent les traces, montrent des États qui sont loin d'être monolithiques et dont la souveraineté reste perpétuellement poreuse et exposée à des interférences exogènes. Ce n'est pas simplement à l'État qu'il revient de définir l'étranger et ses droits. Ceux-ci prennent plutôt forme dans les interactions entre les différentes magistratures du royaume, le gouvernement, les représentations étrangères et les migrants eux-mêmes.

40 Quand, par exemple, l'ambassadeur du Saint-Empire, le prince Paul Anton Esterházy von Galantha, exige que le boulanger napolitain de l'ambassade, coupable d'avoir agressé à l'arme blanche un autre napolitain, jouisse de l'immunité diplomatique en vertu d'une lettre patente émise par le diplomate hongrois, le secrétaire d'État Bernardo Tanucci lui répond, d'une façon intransigeante, que « le Roi mon Seigneur ne peut dans aucune manière approuver que les Ambassadeurs résidant à sa Cour prétendent, à travers des Patentes tellement nuisibles à sa Souveraineté et au calme et au bon ordre de son Gouvernement, de soustraire à son autorité et juridiction les nombreux artisans et boutiquiers qui approvisionnent les maisons des Ambassadeurs » (ASN, Esteri, Legazione cesarea, 103, dépêche de Tanucci à Esterházy, septembre 1751).

41 Pour une analyse de la position de l'étranger dans les doctrines du droit de gens, voir Georg Cavallar, *The Rights of Strangers. Theories of International Hospitality, the Global Community and Political Justice since Vitoria*, Aldershot, Ashgate, 2002.

COSMOPOLITISME MARCHAND ET FRONTIÈRES
POLITIQUES À ET AUTOUR DE HAMBOURG
(FIN XVII^e-DÉBUT XVIII^e SIÈCLE)¹

Vincent Demont

Maître de conférences à l'université de Paris X-Nanterre

La ou plutôt les situations frontalières sont l'une des singularités qui marquent l'histoire de la place marchande de Hambourg à l'époque moderne. Ville-État au territoire restreint, subissant la concurrence immédiate de sa voisine danoise Altona, port de fond d'estuaire qui n'a pas le contrôle exclusif du fleuve qui le nourrit, Hambourg reste encore en marge de l'Empire, après avoir occupé longtemps une position singulière au sein de la Hanse. Depuis plus d'un siècle, l'historiographie a régulièrement relevé ce caractère frontalier, qu'il soit perçu à grande ou à petite échelle : de Richard Ehrenberg, auteur en 1896 du *Siècle des Fugger*, qui souligne que la ville, comme les trois autres « grandes places négociantes que comptait l'Allemagne du xvii^e au xix^e siècle », se situait « à ses frontières, à la différence de ses places commerciales médiévales qui, elles, étaient localisées au cœur du pays », à Klaus Weber, spécialiste contemporain des réseaux du commerce hambourgeois, qui compare l'industrie du port de l'Elbe à celle des *maquiladoras* de la frontière américano-mexicaine, il n'est guère d'étude de l'économie urbaine qui n'y prête attention². Et les regards sur ce caractère frontalier ont naturellement suivi les évolutions politiques de l'Allemagne du xix^e siècle : Ernst Baasch, archiviste et historien local, l'utilisait au début du siècle pour réaffirmer l'« histoire et la spécificité » de la ville face

1 Bien qu'il s'appuie ponctuellement sur des sources, le présent article vise moins à présenter des recherches originales qu'à proposer au lecteur français une réflexion fondée sur l'historiographie disponible.

2 Richard Ehrenberg, *Hamburg und England im Zeitalter der Königin Elisabeth*, Iena, Fischer, 1896, p. 48 ; Klaus Weber, *Deutsche Kaufleute im Atlantikhandel, 1680-1830*, München, Beck, 2004, p. 253. Pour une présentation en français des travaux de ce dernier, voir Klaus Weber, « La migration huguenote dans le contexte de l'économie atlantique. L'exemple de Hambourg (1680-1800) », dans Guido Braun et Susanne Lachenicht (dir.), *Huguenotten und deutsche Territorialstaaten. Immigrationspolitik und Integrationsprozesse – Les États allemands et les huguenots. Politiques d'immigration et processus d'intégration*, München, Oldenburg, 2007, p. 125-135. Les *maquiladoras* sont des usines américaines installées le long de la frontière nord du Mexique, dont l'installation a été largement favorisée par une politique d'exemptions fiscales.

à l'unité allemande ; Percy Ernst Schramm, médiéviste de renom, l'employait pour marquer – opportunément, pourrait-on dire au vu de son itinéraire passé – une distance avec le régime nazi en mettant en avant le lien « étroit et intime » unissant le bien-être de la nation allemande et l'Empire britannique, et Hermann Kellenbenz, figure majeure de l'histoire économique allemande de l'après-guerre, pour insister, pendant qu'il menait ses travaux sur Hambourg, sur la nécessité d'une ouverture européenne, voire mondiale, de la recherche, et celle plus grande encore d'éviter toute perspective nationale³.

336

Ces positions historiographiques ne sont pas sans importance, puisqu'elles tendent à faire de Hambourg une porte de l'Allemagne, vers les terres ou vers la mer. Au XVIII^e siècle, la ville, en pleine croissance démographique, tient certainement ce rôle⁴. Elle est au débouché de l'un des très grands systèmes fluviaux nord-européens, auquel, depuis 1669, est raccordé l'Oder, et sur lequel la navigation n'était, semble-t-il, pas outrancièrement taxée. En 1688, le Hambourgeois Becceler écrit ainsi à son correspondant amstellodamois, Burlamachi, qu'il n'y a « pour le transport de pondéreux vers Vienne en Autriche [...] pas de meilleur, de plus court et de moins cher chemin qu'en passant par ici puis par voie d'eau jusqu'à Berlin [...] puis Breslau [...], et de là, par la terre, vers Vienne » ; en 1714, Marperger indique lui que l'Elbe, entre Hambourg et la Silésie, comprend 25 stations de douane – ce qui est moins que ce que l'on peut observer sur des fleuves « concurrents »⁵. L'une des rares études fouillées dont on dispose suggère toutefois la fragilité de cet état de fait : les variations de la politique douanière du Brandebourg, puis du royaume de Prusse, pouvaient en effet porter de rudes coups au commerce de l'Elbe, comme ce fut le cas en 1685, au point de réorienter les

3 Ernst Baasch, *Quellen zur Geschichte von Hamburgs Handel und Schifffahrt im 17., 18. und 19. Jahrhundert*, Hamburg, Gräfe & Sillem, 1910, p. iv-v ; Hermann Kellenbenz, « Wirtschaftsgeschichte in der Bundesrepublik seit dem Zweiten Weltkrieg », dans Joachim Hütter, Reinhard Meyers et Dietrich Papenfuss (dir.), *Tradition und Neubeginn. Internationale Forschungen zur deutschen Geschichte im 20. Jahrhundert*, Köln, Carl Heymann, 1975, p. 458 ; Percy Ernst Schramm, *Hamburg, Deutschland und die Welt. Leistung und Grenzen hanseatischen Bürgertums in der Zeit zwischen Napoleon I. und Bismarck. Ein Kapitel deutscher Geschichte*, München, Georg Callwey, 1943, cité par Joist Grolle, *Der Hamburger Percy Ernst Schramm – ein Historiker auf der Suche nach der Wirklichkeit*, Hamburg, Verein für Hamburgische Geschichte, 1989, p. 36-37.

4 La ville passe de 20 000 habitants en 1550 à environ 50 000 en 1620, puis à 75 000 en 1715, pour atteindre 100 000 habitants en 1780 ; dans le même temps, Altona passe de 3 000 habitants (1650) à 12 000 (1710). Parmi ceux qui immigrent à Hambourg, les grands marchands luthériens sont bien sûr particulièrement bienvenus : à la différence d'autres cités allemandes, la ville ne connaît pas de patriciat fermé et intègre donc très rapidement ces nouveaux venus.

5 Karin Newman, « Hamburg in the European Economy, 1660-1750 », *The Journal of European Economic History*, n° 14-1, 1985, p. 57-93, lettre de Ludwig Becceler (Hambourg) à Burlamachi (Amsterdam), février 1688, *loc. cit.* p. 70 et 75.

circulations vers des itinéraires terrestres structurellement plus coûteux, mais moins taxés⁶. Porte de l'Allemagne, Hambourg l'est aussi si l'on considère les circuits de l'information, et en particulier les circulations du courrier : le développement d'une poste impériale dont la ville constitue, avec Lübeck, le relais le plus septentrional, tend à rapprocher Hambourg des centres de décisions de l'Empire. Avant 1693, les lettres mettaient, selon des indications fournies par la poste, 19 jours pour parvenir à Vienne via Leipzig ; après cette date, et l'ouverture d'une route plus directe, elles n'ont plus besoin que de 7 à 8 jours⁷. Comme l'écrit Wolfgang Behringer, spécialiste de la question : « Hambourg, qui à l'époque de la Hanse voyait son arrière-pays [*Hinterland*] plutôt entre Londres et Petersbourg, se rapproche grâce à la révolution des communications de l'Allemagne du Sud⁸ ». Hambourg, enfin, connaît une intégration croissante à l'espace juridique impérial. Certes, la ville ne fait guère usage de l'immédiateté d'Empire qu'elle a en théorie obtenue en 1618 : elle évite, par exemple, de siéger aux diètes par crainte de représailles de son voisin danois qui, jusqu'en 1768, tente encore d'affirmer son autorité sur elle. Mais elle est et reste toujours sous la juridiction des tribunaux d'Empire qui, bien qu'ils ne reçoivent d'elle qu'une poignée de procès par an, exercent leur influence sur les évolutions du droit urbain⁹.

La reconfiguration des flux commerciaux tient sa place dans cette évolution. Les guerres de la fin du XVII^e et du début du XVIII^e siècle, couplées à un long conflit constitutionnel à Hambourg même, placent celle-ci sous le signe de crises successives. Il est difficile, pour ces années, d'avoir une vue d'ensemble des flux de marchandises passant par Hambourg, tant leur enregistrement semblait peu intéresser les pouvoirs municipaux¹⁰. Ce n'est qu'*a posteriori* que l'on dispose d'aperçus relativement complets, en particulier *via* les rapports envoyés au ministère de la Marine français après 1740, analysés par Pierre

6 Harald Witthöft, « Die Lüneburger Spedition 1750-1800. Zur Entwicklung des Warenverkehrs im Einzugsbereich von Hamburg und Lübeck », dans Karl-Heinz Manegold (dir.), *Wissenschaft, Wirtschaft und Technik. Studien zur Geschichte. Wilhelm Treue zum 60. Geburtstag*, München, Bruckmann, 1969, p. 147-156, *loc. cit.* p. 147.

7 Wolfgang Behringer, *Im Zeichen des Merkur. Reichspost und Kommunikationsrevolution in der Frühen Neuzeit*, Göttingen, Vandenhoeck & Ruprecht, 2003, p. 254-258.

8 *Ibid.*, p. 668.

9 Cinq par an en moyenne avant 1768 ; la reconnaissance définitive de l'immédiateté d'Empire se traduit par une hausse immédiate de ce chiffre (Robert Riemer, *Frankfurt und Hamburg vor dem Reichskammergericht. Zwei Handels- und Handwerkszentren im Vergleich*, Köln, Böhlau, 2012, p. 37-40).

10 Lorsqu'elle cherchait à rassembler les données dont elle disposait, l'administration hambourgeoise se contentait d'ajouter à part des données mesurées de manière différente, y compris pour des marchandises : ainsi notait-elle, pour le vin, le nombre de tonneaux, de barriques, de pièces, de pipes, etc. : voir Pierre Jeannin, *Marchands d'Europe. Pratiques et savoirs à l'époque moderne*, Paris, Rue d'Ulm, 2002, chapitre 5, « Les villes hanséatiques dans le commerce européen du XVIII^e siècle », p. 79-108, *loc. cit.* p. 85.

Jeannin. En ressort le tableau général de villes hanséatiques qui « n'étaient que secondairement des entrepôts du commerce maritime nord-européen, [et] avaient beaucoup plus de poids comme ports de l'Allemagne¹¹ ». Les papiers de marchands, en permettant de pénétrer le secret des affaires, livrent sous un autre jour la même image : dès le début du xvii^e siècle, la correspondance de l'Anglais Lionel Cranfield fait apparaître Hambourg comme un passage vers ou depuis les grandes foires de Francfort, d'Allemagne du Sud et de Leipzig¹². Or ces dernières gagnent en importance au fur et à mesure que se renforce la production de toiles de Silésie, de Lusace, de Bohême et de Saxe – production qui représente, entre 1702 et 1713, près de 80 % des exportations hambourgeoises vers l'Angleterre, et la majorité des importations portugaises et espagnoles en provenance de Hambourg¹³. La ville est également au premier rang des destinations vers lesquelles les marchands anglais Marescoe et Joye exportent leurs marchandises, en particulier leurs draps (1668-1670) ; leurs missives montrent de plus que, par les liens qu'elle entretient avec son hinterland, la place est sensible aux rythmes du commerce continental, à ses saisons – le calendrier des foires de Leipzig pèse sur les achats réalisés à Hambourg – comme à ses conjonctures, toute crise politique, ou menace de crise politique, pouvant fortement ralentir le commerce de la ville, comme c'est le cas en 1679¹⁴. Mais Hambourg et la région qui l'entoure reçoivent aussi d'importants flux de marchandises venus d'Europe méridionale : les produits agricoles ibériques – raisins, huiles, vins en particulier – et surtout, depuis la fin du xvii^e siècle au moins, les denrées coloniales françaises : en 1753, un rapport envoyé d'Amsterdam signale que Hambourg reçoit de Bordeaux davantage de sucre ainsi que beaucoup plus de café et d'indigo qu'Amsterdam et Rotterdam réunis¹⁵. Tous ces flux ne sont d'ailleurs pas quantifiables : de l'avis même des contemporains, certains échanges, comme ceux de « marchandises de mode et soieries » françaises, échappaient presque à l'observation du fait de leur transport par voie terrestre¹⁶. Au-delà de ces circulations de marchandises, et plus peut-être que dans celles-ci, la ville joue également un rôle majeur dans les circuits de paiements nord-européens.

11 *Ibid.*, p. 107.

12 Karin Newman, « Hamburg in the European Economy, 1660-1750 », art. cit., p. 63-64.

13 *Ibid.*, p. 80 ; voir aussi Rainer Ramcke, *Die Beziehungen zwischen Hamburg und Österreich im 18. Jahrhundert. Kaiserlich-reichstädtisches Verhältnis im Zeichen von Handels- und Finanzinteressen*, Hamburg, Hans Christians Verlag, 1969, p. 20.

14 Henry Roseveare (éd.), *Markets and Merchants of the Late Seventeenth Century. The Marescoe-David Letters 1668-1680*, Oxford, Oxford University Press, 1987, p. 51-55 et 172.

15 Pierre Jeannin, *Marchands d'Europe. Pratiques et savoirs à l'époque moderne, op. cit.*, p. 94 et 97.

16 Rapport consulaire français de 1717 cité par Pierre Jeannin, *Marchands d'Europe, op. cit.*, p. 109-124, ici p. 113.

« Il faut observer, écrit Jacques Savary en 1675, qu'il n'y a que deux endroits où l'on puisse avoir correspondance pour envoyer de l'argent dans toutes les villes du Nord, et pour y faire des traites et des remises, qui sont Amsterdam et Hambourg » – et la correspondance des Marescoe confirme cette remarque¹⁷. Hambourg est d'ailleurs une place d'information de premier ordre, et pas seulement pour ce qui touche au commerce : en 1669, trois titres de journaux y paraissent – c'est plus qu'à Paris – et, en 1684, on trouve dans les six titres pérennes édités en ville, comme dans les deux titres paraissant à Altona, des nouvelles venues de l'Europe entière, de Lisbonne à Varsovie, et de Constantinople à Londres¹⁸.

Une observation à plus grande échelle montre d'autres traits caractéristiques de la place. Comme ailleurs en Allemagne, il ne saurait être question d'ignorer la complexité des structures impériales – « gouvernement qui n'est formé sur aucun modèle, [et] n'en servira jamais à d'autres », déclare le premier supplément de l'*Encyclopédie* en 1776¹⁹ ; mais, plus qu'ailleurs peut-être, se mêle autour de Hambourg ce qui relève de l'Empire et ce qui n'en relève pas. La majorité des territoires d'Empire voisins de la ville dépendent en effet, au tournant des XVII^e et XVIII^e siècles, de souverainetés européennes extérieures à celui-ci. Altona, bourgade dotée d'un droit urbain en 1664, appartient au duché de Holstein, le duc étant le roi de Danemark : située devant les murs de Hambourg, la ville, donc la population quadruple en un demi-siècle, cherche clairement à concurrencer sa voisine. La rive sud de l'estuaire de l'Elbe, jusqu'à la grande guerre du Nord, relève du comté de Brême, sous contrôle suédois, et, après 1714, de l'électeur de Hanovre, qui est aussi roi d'Angleterre. Toujours sur l'Elbe, mais en amont de Hambourg, nous avons déjà vu l'influence du Brandebourg, qu'il augmente les péages sur le fleuve ou décide, comme il le fait en 1656, de prendre en otage les employés des messageries hambourgeoises pour pousser en avant son propre système postal²⁰. On comprend aisément que la ville soit devenue une plaque tournante diplomatique, permettant de saisir à la fois la réalité anglaise au prisme du Hanovre, les dernières nouvelles de Berlin et les informations en

17 Jacques Savary, *Le Parfait Négociant*, Paris, L. Billaine, 1675, p. 86 ; Henry Roseveare (éd.), *Markets and Merchants of the Late Seventeenth Century...*, *op. cit.*, p. 30-33 et 53.

18 Bon nombre de journaux danois se contentent, de plus, de reproduire les feuilles parues à Hambourg (Wolfgang Behringer, *Im Zeichen des Merkur...*, *op. cit.*, p. 419 et 424-425).

19 Cité par Klaus Malettke, « Les villes hanséatiques aux XVII^e et XVIII^e siècles », dans Isabelle Richefort et Burghart Schmidt (dir.), *Les Relations entre la France et les villes hanséatiques de Hambourg, Brême et Lübeck, Moyen Âge-XIX^e siècle*, Paris, Peter Lang, p. 261-275, ici p. 269-270.

20 Wolfgang Behringer, *Im Zeichen des Merkur...*, *op. cit.*, p. 245-246.

provenance de la Suède et du Danemark²¹. Mais on soupçonne également que cette fragmentation politique n'est pas sans importance pour l'organisation concrète des échanges, en particulier sur l'estuaire de l'Elbe : les navires, en effet, ne peuvent remonter le fleuve que « jusques à deux ou trois lieues [de Hambourg], où ils se déchargent en partie pour venir devant la ville, jusqu'à dix pieds d'eau, à cause d'un banc de sable qu'il y a²² ». Et probablement profitent-ils de l'occasion, comme on le reproche aux vaisseaux hollandais en 1672, pour négocier à Glückstadt, Harbourg, Stade ou Altona – toutes villes hors du contrôle de Hambourg ; d'ailleurs, lorsque celle-ci est paralysée par la peste de 1712, le commerce de l'Elbe ne tarit pas mais se détourne vers ces différents ports²³. Les bribes d'information dont on dispose dessinent en fait une zone de trafics en tous genres, au débouché de l'un des grands axes du commerce continental nord-européen, et au milieu d'un enchevêtrement de frontières politiques offrant de larges possibilités de jeu aux acteurs. On comprend alors que la ville ait largement compté sur elle-même pour assurer sa protection, réfugiée derrière ses murailles, balisant au mieux le chenal de l'Elbe pour affirmer ses droits sur celui-ci, et construisant ses propres navires d'escorte pour permettre la navigation vers l'Europe du Sud²⁴.

Il n'est pas simple, dans cet espace traversé de frontières, de définir ce qu'est une communauté étrangère. La compréhension de ce phénomène repose en fait largement sur un héritage : celui de l'acceptation, du milieu du xvi^e au début du xvii^e siècle, des *merchants adventurers* anglais, puis d'une communauté

21 Au xviii^e siècle, la France, l'Angleterre, l'Espagne, les Provinces-Unies, la Suède, le Brandebourg, la Saxe et l'Empire y entretiennent des résidents. La ville est également une place de recrutement de mercenaires : la cour impériale note, en 1703, la possibilité qu'il y a de recruter des soldats dans la ville, et, onze ans plus tard, Jean-Baptiste Poussin écrit au roi de France que les Suédois pourraient y trouver plus de 6 000 hommes. Les corporations hambourgeoises, et particulièrement celle des cordonniers, pestent d'ailleurs contre cette population qui, lorsqu'elle ne fait pas la guerre, les concurrence si bien (voir *infra*, n. 38). Lucien Bély, « Jean-Baptiste Poussin, envoyé de France à Hambourg : négociateur subalterne et informateur de premier plan », dans Isabelle Richefort et Burghart Schmidt (dir), *Les Relations entre la France et les villes hanséatiques...*, *op. cit.*, p. 427-429 ; Rainer Ramcke, *Die Beziehungen zwischen Hamburg und Österreich im 18. Jahrhundert. Kaiserlich-reichstädtisches Verhältnis im Zeichen von Handels- und Finanzinteressen*, Hamburg, Hans Christians Verlag, 1969, p. 21.

22 Jacques Savary, *Le Parfait Négociant*, *op. cit.*, p. 85. L'observation des pratiques corrobore cette affirmation : ainsi, en août 1671, la veuve Berenberg affirme-t-elle que les navires anglais, plus larges que les néerlandais, ne pouvaient remonter l'Elbe jusqu'à Hambourg mais étaient déchargés avant la ville ; Henry Roseveare (éd.), *Markets and Merchants of the Late Seventeenth Century...*, *op. cit.*, p. 133.

23 Ernst Baasch, « Hamburg und Holland um 17. und 18. Jahrhundert », *Hansische Geschichtsblätter*, n° 16, 1910, p. 45-102, ici p. 61 et 78.

24 Rainer Postel, *Versammlung eines Ehrbaren Kaufmanns 1517-1992. Kaufmännische Selbstverwaltung in Geschichte und Gegenwart*, Hamburg, Versammlung eines Ehrbaren Kaufmanns, 1992, p. 23-31.

« néerlandaise » – en fait nourrie par la diaspora anversoise de 1585 – et enfin d'une communauté « portugaise » – composée de marchands séfarades – toutes deux définies par des contrats unissant collectivement de grands marchands et la ville. L'arrivée de ces groupes marque en effet une rupture avec les règles traditionnelles de la Hanse, et en particulier l'interdiction du commerce d'« hôte à hôte », ce qui suscite d'ailleurs l'opposition des autres cités de la ligue urbaine²⁵. Leur accueil procède par dérogations successives à cette règle, afin d'attirer sur les bords de l'Elbe le commerce de nouveaux produits et de faire face aux territoires voisins, tout disposés eux à s'ouvrir aux nouveaux venus pour concurrencer Hambourg. Les *merchants adventurers* sont ainsi autorisés, de manière progressive, à négocier « toutes les marchandises de royaumes et pays étrangers [...] qui n'étaient pas d'usage, ou n'étaient pas négociées en si grande quantité » par le passé²⁶. Leur entrée dans la ville, en 1567, se fait avec l'interdiction insistante de décharger en amont ou en aval de Hambourg et, pour la faire accepter de la bourgeoisie, le magistrat de la ville insiste sur la nécessité de faire face aux appels du pied des territoires voisins, en particulier du Danemark – le même argument étant plus tard employé pour justifier l'ouverture aux « néerlandais » et aux « portugais »²⁷. Les communautés marchandes en question perdent largement leur importance à la fin du XVII^e siècle : les séfarades, à qui on propose des conditions moins avantageuses en 1697, quittent la ville à cette date : ne restent qu'une dizaine de marchands, et quelques courtiers et pauvres gens²⁸ ; le nombre de *merchants adventurers* décline, passant d'une centaine au début du XVII^e siècle à quarante en 1691, puis treize en 1728²⁹. Seule la communauté néerlandaise subsiste, mais en se scindant : les luthériens s'intègrent très rapidement aux élites négociantes de la ville, tandis que la communauté réformée de langue flamande, qui reste très importante jusqu'à la fin du XVIII^e siècle, maintient sa singularité, en particulier par les allers-retours qu'effectuent ses membres entre Hambourg et d'autres

25 Ernst Pitz, *Die Zolltarife der Stadt Hamburg*, Wiesbaden, In Kommission bei F. Steiner, 1961, p. 166-167, n° 207.

26 *Ibid.*, p. 186, n. 28, n° 236 ; Martin Reissmann, *Die Hamburgische Kaufmannschaft des 17. Jahrhunderts in sozialgeschichtlicher Sicht*, Hamburg, Hans Christians Verlag, 1975, p. 233.

27 Richard Ehrenberg, *Hamburg und England im Zeitalter der Königin Elisabeth*, *op. cit.*, p. 96 ; Ernst Pitz, *Die Zolltarife der Stadt Hamburg*, *op. cit.*, p. 164-165, 171, 174, 177, 226, 185, 188 et 228 ; Willem Sillem, « Zur Geschichte der Niederländer in Hamburg von ihrer Ankunft bis zum Abschluss des Niederländischen Contracts 1605 », *Zeitschrift des Vereins für Hamburgische Geschichte*, n° 7, 1883, p. 481-598, ici p. 562 et 567 ; Hermann Kellenbenz, *Sephardim an der unteren Elbe*, Wiesbaden, F. Steiner, 1958, p. 30 ; Hiltrud Wallenborn, *Bekehrungseifer, Judenangst und Handelsinteresse. Amsterdam, Hamburg und London als Ziele sefardischer Migration im 17. Jahrhundert*, Hildesheim, Olms, 2003, p. 275.

28 Klaus Weber, *Deutsche Kaufleute im Atlantikhandel, 1680-1830*, *op. cit.*, p. 240.

29 Karin Newman, « Hamburg in the European Economy, 1660-1750 », *art. cit.*, p. 85.

métropoles du Nord-Ouest³⁰. Mais l'ouverture de la ville dans la seconde moitié du xvi^e siècle a défini des cadres pérennes. Il est désormais possible d'accueillir de manière privilégiée de grands marchands dont on reconnaît l'apport à l'économie urbaine, en particulier pour le commerce de nouveaux produits, y compris s'ils ne sont pas luthériens. En revanche, la ville les distingue des migrants de cette confession, nettement plus nombreux mais qui, étant destinés à s'intégrer plus vite, nous sont bien moins perceptibles.

342

Ce schéma d'un accueil essentiellement motivé par des considérations économiques est réactivé au tournant des xvii^e et xviii^e siècles, au moment même où la ville connaît, en même temps qu'un grave conflit constitutionnel, un indéniable durcissement confessionnel auquel les chapelles des résidents étrangers présents en ville n'offrent qu'un piètre exutoire. Altona fait au contraire preuve d'une tolérance presque sans borne, y compris envers des sectes religieuses se situant hors des confessions reconnues par les traités de Westphalie³¹. Si Hambourg tolère des huguenots, il est donc difficile de considérer que la ville fait partie du Refuge allemand. Des 900 fugitifs passés sur les bords de l'Elbe en 1685, peu sont restés ; et les quelques centaines de huguenots présents à Hambourg n'y sont certainement pas pour des raisons religieuses – l'exemple le plus frappant étant celui des Chapeaurouge et des His, partis de Bâle et Genève pour s'établir sur les bords de l'Elbe³². De même, la position des juifs reste précaire : en 1697, des ashkénazes s'établissent à Hambourg sous le régime même que les séfarades, dans leur grande majorité, refusent – et qui n'est de toute façon pas ratifié par la bourgeoisie urbaine. Ce n'est qu'en 1710 qu'un règlement élaboré sous l'égide d'envoyés de l'Empereur leur concède des droits plus stables, avant tout dans le domaine économique, permettant une forte croissance de la communauté au xviii^e siècle³³.

Plus encore qu'au xvii^e siècle, l'implantation de ces communautés étrangères ne saurait être dissociée de franchissements frontaliers réguliers, au moins pour des raisons religieuses. C'est manifeste dans le cas des ashkénazes,

30 Il est donc particulièrement difficile de saisir l'ensemble de cette communauté, probablement forte de 3 500 personnes en 1700, mais de 1 100 seulement en 1770.

31 Les résidents de Brandebourg et des Provinces-Unies protègent ainsi les calvinistes, y compris les réformés français qui n'hésitent pas à les solliciter ; le résident impérial, lui, s'impose dans les années 1670 comme protecteur des catholiques. La ville de Hambourg n'accorde de liberté religieuse aux catholiques et aux calvinistes qu'en 1785 (Joachim Whaley, *Religious Toleration and Social Change*, Cambridge, Cambridge University Press, 1985, p. 35, 37, 50-53 et 145).

32 Klaus Weber, *Deutsche Kaufleute im Atlantikhandel, 1680-1830, op. cit.*, p. 241-242 ; Joachim Whaley, *Religious Toleration and Social Change, op. cit.*, p. 113 et 123.

33 De 600 contribuables en 1730, celle-ci passe à 6 300 personnes environ en 1800, alors que la ville ne compte plus que 130 Portugais ; pour tout ce passage, voir Joachim Whaley, *Religious Toleration and Social Change, op. cit.*, p. 73, 83-88 et 90.

dont la communauté réunit à la fois Hambourg – république urbaine quasi-autonome – Altona et la bourgade de Wandsbek – sous l'autorité du roi de Danemark. Et c'est à Altona, non à Hambourg, qu'est situé le tribunal rabbinique, la ville servant également de refuge face aux poussées antisémites du petit peuple hambourgeois³⁴. Fixer un statut juridique à cette communauté est un véritable cauchemar : Hambourg refuse d'admettre qu'elle puisse être sous l'autorité du Danemark, mais ne parvient pas à la détacher de celle-ci ; et le Danemark, comme de juste, refuse d'admettre l'exercice d'une autorité hambourgeoise, sans pouvoir véritablement s'y opposer. Les calvinistes, eux, sont libres de pratiquer leur foi dans l'espace privé de leur demeure ; mais pour tenir un culte public, il faut sortir de la ville, la destination la plus évidente étant une nouvelle fois Altona. Alors que la communauté flamande se place, dès 1686, sous la protection du résident des Pays-Bas, et parvient ainsi à trouver un abri à l'intérieur des murs de Hambourg, le cœur de la communauté française, malgré quelques arrangements avec le résident prussien pour la pratique quotidienne du culte, reste à Altona jusqu'en 1761³⁵. Les mennonites, enfin, franchissent régulièrement les portes de la ville pour tenir leur culte³⁶. En fait, aucune des minorités religieuses que peut compter Hambourg – sauf peut-être les catholiques, qui s'appuient largement sur les chapelles des résidents étrangers – ne peut se contenter de la seule enceinte de la ville.

Hors de celle-ci, n'y a-t-il qu'une liberté de culte ? Au vu des pratiques frontalières nées de la fragmentation politique de l'embouchure de l'Elbe, il est permis d'en douter. Le conflit constitutionnel que connaît Hambourg des années 1670 à 1712, et particulièrement la tentative d'invasion danoise de 1686, agissent ici comme des révélateurs, les tensions faisant remonter à la surface les usages habituellement dans l'ombre. Depuis longtemps les corporations hambourgeoises protestaient contre le tort que leur faisaient les artisans installés devant la ville, que ceux-ci aient cherché ou non à pénétrer l'espace urbain. Ainsi, en 1672, dans des doléances communes, les tailleurs dénoncent la concurrence des ateliers danois, les tonneliers la tendance des marchands de vin à faire faire leurs tonneaux à Altona, et les fabricants de chandelle l'usage des capitaines de navire d'y faire acheter des bougies pour

34 On en trouvera un exemple célèbre, suite au meurtre d'un prêteur juif en 1687, dans Léon Poliakov (trad. et éd.), *Mémoires de Gluckel Hameln*, Paris, Les Éditions de Minuit, 1971, p. 186-195 (cette traduction, qui abrège le texte sans le dire, n'est pas la meilleure disponible, mais a été choisie pour son accessibilité au lecteur français).

35 Joachim Whaley, *Religious Toleration and Social Change*, op. cit., p. 122-141.

36 Michael Driedger, *Obediente Heretics. Mennonite Identities in Lutheran Hamburg and Altona during the Confessional Age*, Aldershot, Ashgate, 2002, p. 18-21.

éclairer leurs vaisseaux³⁷ – et les artisans lübeckois, trop heureux de l'aubaine, de citer explicitement cette argumentation pour exclure de leur propre ville leurs concurrents de Hambourg³⁸. En 1677, à Hambourg, les corporations mettent en place un tour de guet aux portes de la ville³⁹. Cette même année, le roi de Danemark oblige les habitants d'Altona à acheter leur pain là où ils résident, et non sur la hauteur qui marque la limite avec Hambourg⁴⁰ – et l'on peut soupçonner là plus qu'un conflit de gagne-petit, puisque quelques années plus tard, l'un des boulangers d'Altona, le mennonite Hinrich van der Smissen, trouve sa clientèle parmi les capitaines de navires stationnant sur l'Elbe. En 1686 enfin, lorsque les armées danoises cherchent à envahir Hambourg, la ville profite de l'occasion qui lui est donnée pour canonner copieusement non seulement ses assaillants, mais les entrepôts qu'avait construit ce même van der Smissen devant les murs de la ville, côté danois⁴¹. Si, malgré la rareté et la dispersion des sources, l'étude demanderait à être poursuivie pour l'ensemble du XVIII^e siècle, elle montre clairement les conflits que pouvait provoquer dans les sphères du petit commerce et de l'artisanat cet enchevêtrement de frontières, et l'intérêt que pouvaient avoir des marchands, pour peu qu'ils investissent quelque capital dans la production, à enjamber les murailles de Hambourg – y compris, d'ailleurs, pour trouver refuge en dehors de la ville lorsqu'ils se trouvaient dans une mauvaise passe⁴².

Les communautés marchandes étrangères n'avaient certainement pas le monopole de ce jeu entre les différents territoires : lorsque, dans les années 1690, le Danemark entreprend un blocus de l'Elbe, de nombreux marchands de Hambourg partagent des parts de navire avec des bourgeois d'Altona afin que leurs biens circulent librement – chose parfaitement possible, au moins pendant

37 Staatsarchiv der Freien- und Hansestadt Hamburg (désormais StAHH), 111-1, Senat Cl. XI Generalia Nr 1, vol. 6, Copia der Gravamina der Ehrbaren Aemter, 23 septembre 1672.

38 Archiv der Hansestadt Lübeck, Altes Senatsarchiv, Interna Ämter, Posamentier 5/1, corporation des passementiers au conseil de la ville de Lübeck, 6 février 1673.

39 StAHH, 111-1, Senat Cl. XI Generalia Nr. 1, vol. 8, 17 décembre 1677.

40 Reimer Rohde, *Die Entwicklungen der Handwerkszünfte in Altona von 1640 bis zum Ende des 18. Jahrhunderts. Ein Beitrag zur Geschichte der Altonaer Gewerbeverfassung unter den Bedingungen des dänischen Merkantilismus*, thèse soutenue à l'université de Hambourg, 1974, p. 91 sq.

41 Matthias Rauert, Annelie Kümpers-Greve, *Van der Smissen. Eine mennonitische Familie vor dem Hintergrund der Geschichte Altonas und Schleswig-Holsteins, Texte und Dokumente*, Hamburg, NORD, 1992, p. 47-49.

42 Ainsi Paul Berenberg, après sa faillite de décembre 1669, se réfugie dans le duché de Lunebourg ; Loeb, le fils de la marchande ashkénaze établie à Hambourg Glikl bas Judas Leib (dite aussi Gluckel Hameln, 1646/47-1724), s'abrite lui à Altona lorsqu'il est acculé par ses créanciers. Léon Poliakov (trad. et éd.), *Mémoires de Gluckel Hameln, op. cit.*, p. 180-181 ; Henry Roseveare (éd.), *Markets and Merchants of the Late Seventeenth Century...*, op. cit., p. 64 et 130.

un temps⁴³. Mais, parce qu'ils cultivaient cette pluriterritorialité au quotidien, les marchands « étrangers » tenaient sans aucun doute une place particulière dans l'organisation d'un espace économique non enfermé dans des frontières politiques. Le conseil de Hambourg a beau déclarer, en 1733, qu'il « n'est pas un secteur du haut commerce, de la manufacture et du travail quotidien dans lequel [les juifs] n'aient pas de liens importants, et où, dans de nombreux cas, ils retirent effectivement le pain des bouches de nos propres citoyens », il est forcé d'ajouter qu'ils sont « un mal nécessaire »⁴⁴. Et de fait, on les voit jouer un rôle dans l'introduction de nouveaux produits dans la ville : l'année suivante, en 1734, une liste de juifs d'Altona se rendant quotidiennement à Hambourg révèle leur rôle non seulement dans les métiers du change monétaire et du colportage, mais aussi dans la commercialisation de marchandises coloniales⁴⁵. La même année, la ville leur reconnaît d'ailleurs ce rôle, en leur concédant le droit de commercer avec des perruques et des boutons, et en songeant à leur permettre la fabrication de bas à condition qu'ils emploient pour cela des chrétiens pauvres⁴⁶. L'implantation en plusieurs points de l'estuaire de l'Elbe est également constitutive de l'activité des huguenots présents sur les bords de l'Elbe. En 1692 déjà, le président de la *Commerzdeputation* – institution réunissant les marchands commerçant « vers la mer » – le constate : « il y a des Français établis à Altona, qui font leur commerce avec la France, et viennent ici à la bourse⁴⁷ ». L'année suivante, le résident hollandais confirme qu'il existe entre Altona et la France un trafic bien actif, mené par ces Français demeurant sur place, mais fréquentant la bourse de Hambourg⁴⁸. Un demi-siècle plus tard, il ne fait aucun doute que le projet de compagnie d'assurance monté par le huguenot Pierre Boué avec quelques coreligionnaires (Bernard Texier, Alexandre Bruguier) et certains bourgeois de Hambourg (Rudolf Amsinck), s'articule sur la bourse de la ville ; mais c'est à Altona qu'il implante le chantier naval qui construit, de 1719 à 1732, 22 navires pour la Compagnie des Indes orientales⁴⁹. La question n'est pas de détail, si l'on considère le rôle des huguenots dans le commerce du sucre et des denrées coloniales. Leur rôle dans le versant maritime de celui-ci

43 Là encore, les communautés étrangères – ici les Mennonites – pouvaient jouer un rôle : Michael Driedger, *Obediente Heretics. Mennonite Identities in Lutheran Hamburg and Altona during the Confessional Age*, op. cit., p. 109-110.

44 Joachim Whaley, *Religious Toleration and Social Change*, op. cit., p. 98.

45 StAHH, 111-1, Senat Cl. VII Lit Lb, n° 18, vol. 1g / 39/, présentée le 9 mars 1734.

46 Herbert Gonsiorowski, *Die Berufe der Juden Hamburgs von der Einwanderung bis zur Emanzipation*, Hamburg, Brünner, 1927, p. 56 sq.

47 Klaus Weber, *Deutsche Kaufleute im Atlantikhandel, 1680-1830*, op. cit., p. 241.

48 Ernst Baasch, « Hamburg und Holland um 17. und 18. Jahrhundert », art. cit., p. 70.

49 En 1753, Pierre Boué fait par ailleurs partie de la poignée de huguenots qui dominent le commerce du sucre à Hambourg : voir Klaus Weber, *Deutsche Kaufleute im Atlantikhandel, 1680-1830*, op. cit., p. 243-248, et *id.*, « La migration huguenote dans le contexte de l'économie atlantique... », art. cit., p. 131.

est relativement bien connu⁵⁰. Les huguenots reprennent en effet une activité largement tenue par les séfarades jusqu'à leur départ de la ville, et qui représente, au milieu du XVIII^e siècle, plus de la moitié des importations par voie de mer en provenance de la France, elle-même premier importateur du commerce hambourgeois. Certains développent même des réseaux transcontinentaux articulés aussi bien sur les îles, les ports français que sur les bords de l'Elbe, et qui mêlent au commerce des marchandises coloniales celui des esclaves⁵¹. Mais le développement du commerce du sucre reste largement incompréhensible sans le développement de structures industrielles à, et peut-être autour de Hambourg. Celui-ci ne fait aucun doute : en 1727, on compterait sur les bords de l'Elbe 200 raffineries de sucre, puis 300 en 1750 et 400 en 1802 – contre 90 à Amsterdam, et 30 à Rotterdam⁵². Il est même très probable que ce ne soit pas seulement le commerce qui développe l'industrie, mais aussi l'industrie qui attire le commerce ; c'est en tout cas ce que suggère un rapport de la chambre de commerce de Bordeaux, qui doute pouvoir « entrer en parallèle avec Hambourg, Fiume et Trieste », « la cherté de [sa] main-d'œuvre, du charbon de terre, et de toutes les choses nécessaires à la fabrication, et que les raffineries étrangères se procurent à Beaucoup meilleur marché », mettant la ville « toujours au dessous d'elles »⁵³. La « concurrence internationale » sur les prix et les salaires a donc été selon Klaus Weber, un facteur décisif dans le développement de l'industrie du sucre en Allemagne du Nord⁵⁴ ; mais il nous semble difficile de comprendre cette concurrence sans prendre en compte les échos qu'elle trouve, à l'échelle locale, dans l'estuaire de la Basse-Elbe.

C'est en fait un manque, et une direction nouvelle, qui apparaissent au terme de cet examen : l'étude du lien entre l'organisation du commerce et celle de la production, dont Richard Ehrenberg a montré l'existence pour la première modernité, mais qui est depuis resté largement hors du champ d'observation d'une historiographie particulièrement focalisée

50 Des renouvellements sont attendus sur ce sujet, pour le XVII^e siècle, avec la parution de l'ouvrage de Jorun Poettering, *Handel, Nation und Religion. Kaufleute zwischen Hamburg und Portugal im 17. Jahrhundert*, Göttingen, Vandenhoeck & Ruprecht, 2013.

51 Voir en particulier l'exemple de la firme « Michel & Grou », présente aussi bien à Saint-Domingue, à Paris et à Nantes qu'à Bilbao et Amsterdam, et bien sûr à Hambourg : Klaus Weber, « La migration huguenote dans le contexte de l'économie atlantique... », art. cit., p. 127-128 ; *id.*, *Deutsche Kaufleute im Atlantikhandel, 1680-1830, op. cit.*, p. 248.

52 Carsten Prange, « Handel und Schiffahrt im 18. Jahrhundert », dans Inge Stephan et Hans Gerd Winter (dir.), *Hamburg im Zeitalter der Aufklärung*, Hamburg, Dietrich Reimer, 1989, p. 42-56, ici p. 49 ; Klaus Weber, *Deutsche Kaufleute im Atlantikhandel, 1680-1830, op. cit.*, p. 228.

53 Klaus Weber, « La migration huguenote dans le contexte de l'économie atlantique... », art. cit., p. 128, lettre de la chambre de commerce de Bordeaux au résident français pour Venise et le Levant, 3 avril 1781.

54 *Ibid.*, p. 129.

sur les milieux marchands⁵⁵. Et pourtant, à la fin du XVII^e siècle 48 % de la population bourgeoise masculine de Hambourg s'emploie dans l'artisanat et l'industrie : la ville est bel et bien un centre productif autant que commercial⁵⁶. Une observation plus poussée des franchissements frontaliers – ceux d'une main-d'œuvre cherchant à s'employer à Hambourg, ou ceux opérés par des marchands-producteurs établissant leurs ateliers hors les murs – dans un contexte qui diffère du cas classique de la ville entourée de son *contado*, puisque Hambourg n'est qu'une partie du système urbain de la basse-Elbe, offrirait peut-être des pistes nouvelles pour la compréhension d'un espace que, malgré la difficulté des sources, on ne peut résumer à un port et à son fleuve.

55 Voir Richard Ehrenberg, *Hamburg und England im Zeitalter der Königin Elisabeth*, *op. cit.*, et, pour ce constat historiographique, Marie-Louise Pelus-Kaplan, « Une bourgeoisie "seconde" dans une ville hanséatique : les artisans lübeckois aux XVI^e et XVII^e siècles », dans Philippe Guignet (dir.), *Le Peuple des villes dans l'Europe du Nord-Ouest (fin du Moyen Âge-1945)*, Lille, Centre de recherches sur l'histoire du Nord-Ouest/Université Charles-de-Gaulle/Lille 3, 2002, vol. 1, p. 147-166 ; H. Laufenberg, *Hamburg und sein Proletariat im 18. Jahrhundert : eine wirtschaftshistorische Vorstudie zur Geschichte der modernen Arbeiterbewegung*, Hamburg, Dubber, 1910, est trop vieilli pour être utilisable.

56 Martin Reissmann, *Die Hamburgische Kaufmannschaft des 17. Jahrhunderts in sozialgeschichtlicher Sicht*, *op. cit.*, 1975, p. 24-25.

LES COLONIES MARCHANDES ÉTRANGÈRES À BORDEAUX AU XVIII^e SIÈCLE

Philippe Gardey

Docteur en histoire de l'université Paris-Sorbonne, CEMMC/Bordeaux 3

L'existence d'importantes communautés marchandes étrangères est l'une des caractéristiques des villes portuaires européennes au cours de la période moderne. Par l'importance de ses ressources, par sa vitalité et ses possessions coloniales, le royaume de France offre de grandes possibilités aux étrangers industriels. On peut même se demander, avec Jean-Pierre Poussou, si, sans le secours de « nombreux négociants et marchands étrangers, l'économie française ne serait pas restée longtemps en sommeil¹ ». Dans un article récent, ce même auteur affirme encore que « très grand port atlantique, et l'une des grandes capitales provinciales du royaume de France depuis le milieu du Moyen Âge, Bordeaux a toujours connu une forte présence étrangère² ». Pour l'essentiel, marchands et surtout négociants y sont, de manière permanente, le seul groupement important d'étrangers. Les Bordelais savent que leur présence est bénéfique au commerce, et donc à l'enrichissement de toute la cité. C'est pourquoi ils sont globalement bien acceptés et chaque jour, à la fin du XVIII^e siècle, une foule bigarrée et pittoresque se presse le long de la Garonne. Négociants et marchands agénais, périgourdins, charentais, basques, toulousains, lyonnais ou parisiens y côtoient des commissionnaires allemands, irlandais, anglais, hollandais, danois, suédois, et même américains. Catholiques, luthériens allemands, calvinistes français et juifs portugais ou avignonnais s'y croisent dans un esprit de tolérance religieuse. À l'occasion, les négociants locaux, ou les étrangers installés depuis longtemps, se plaignent de la concurrence des nouveaux venus mais, au XVIII^e siècle, les transformations du commerce rendent leur présence, non seulement bénéfique, mais surtout indispensable aux relations que le port entretient avec les pays de l'Europe du Nord.

1 Jean-Pierre Poussou, « À l'école des autres », dans Yves Lequin (dir.), *Histoire des étrangers et de l'immigration en France*, nouvelle édition, Paris, Larousse, 2006, p. 187-203, *loc. cit.* p. 194.

2 Jean-Pierre Poussou, « Les étrangers à Bordeaux à l'époque moderne », *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest*, t. 117, n° 1, 2010, p. 149-163, *loc. cit.* p. 149.

La présence des colonies marchandes est, en effet, liée aux caractéristiques d'un commerce international encore très lent. Trois formules s'offrent alors aux négociants : se déplacer avec ses marchandises comme c'est encore le cas de la plupart des marchands anglais que l'on rencontre à Bordeaux au XVI^e siècle ; créer des filiales en terre étrangère, ce qui suppose des moyens importants et une parfaite confiance dans son facteur local ; s'installer de manière permanente et travailler à la fois pour son compte et comme commissionnaire pour ses compatriotes, grâce au progrès de l'utilisation des lettres de change et des comptes courants. Au XVIII^e siècle, le cadre commercial du port aquitain favorise particulièrement cette dernière solution. Comme la politique des autorités royales est particulièrement favorable à la venue de négociants étrangers, on constate une augmentation des effectifs en même temps qu'une diversité croissante des colonies marchandes étrangères. Après celui des juifs portugais et des Hollandais, c'est de plus en plus le temps des Irlandais et des Allemands. Mais, ce qui est peut-être le plus remarquable, c'est la capacité d'intégration de ces négociants : non seulement ils acquièrent fortune et considération, mais encore ils se fondent dans les élites de la cité pour en devenir une partie non négligeable.

UN CADRE COMMERCIAL ET POLITIQUE FAVORABLE À L'INSTALLATION CROISSANTE DE COMMUNAUTÉS MARCHANDES ÉTRANGÈRES

Un rôle majeur dans l'activité économique

Le XVIII^e siècle marque un tournant, sinon dans le rôle commercial déjà fondamental depuis le XVII^e siècle, du moins dans l'importance numérique des communautés marchandes étrangères à Bordeaux. La très forte croissance du commerce du port aquitain en est la cause principale. Entre 1720 et 1780, la valeur totale du commerce bordelais passe de 13 à 250 millions de livres tournois, soit un accroissement de plus de 4 % par an, bien supérieur au taux moyen du commerce extérieur français³. À l'image de ses homologues de l'époque pré-industrielle, Bordeaux bénéficie alors de la spectaculaire expansion créée par la révolution sucrière antillaise. C'est donc le commerce colonial qui explique en grande partie le dynamisme bordelais. En 1717, Bordeaux recevait 20 % des importations coloniales françaises. Grâce au remarquable essor de la seconde moitié du siècle, cette part atteint 45 % en 1788, faisant ainsi de Bordeaux le premier port de France⁴.

3 Paul Butel, *Les Négociants bordelais, l'Europe et les Îles au XVIII^e siècle*, Paris, Aubier Montaigne, 1974, p. 20.

4 *Ibid.*

C'est ici que le rôle des communautés marchandes étrangères devient essentiel. Les puissances coloniales de l'Europe de l'Ouest avaient fait le choix de maintenir un monopole ou une exclusivité commerciale avec leurs colonies. À partir de 1670, les négociants étrangers ne pouvaient ni s'installer ni commercer directement avec les ports des îles à sucre françaises⁵. En revanche, ils pouvaient résider dans les ports de la métropole pour y servir d'intermédiaire entre le négoce local et leur pays d'origine. À la veille de la Révolution, le commissionnaire rhénan Jacques Kunckel décrit très bien le fonctionnement de ce commerce de redistribution quand il écrit : « Bordeaux recueille dans son Territoire, reçoit des Départements Voisins & des Colonies Françaises une quantité prodigieuse de denrées⁶ ». La richesse de l'arrière-pays en vins, eaux-de-vie, farines ou produits manufacturés rend le trafic triangulaire moins nécessaire qu'ailleurs. Bordeaux réalise donc l'essentiel de ses échanges en droiture avec les îles d'Amérique, en particulier Saint-Domingue. Les navires partent chargés de tous ces produits de l'arrière-pays et reviennent à Bordeaux pleins de sucre, de café et d'indigo⁷. Les quantités dépassent de loin ce que peut absorber le marché français car, nous dit encore Kunckel : « la consommation a lieu dans le Nord de l'Europe ». Au XVIII^e siècle, l'élite des pays du Nord, enrichie dans le commerce et l'industrie, devient consommatrice des produits de luxe fournis par les puissances coloniales de l'Europe de l'Ouest. C'est à ce moment que, profitant des liaisons traditionnelles nées du commerce du vin, Bordeaux réussit à bâtir un solide réseau de réexportations coloniales vers ces pays de l'Europe septentrionale. Vers 1780, plus de la moitié des exportations coloniales françaises vers l'Europe transitent ainsi par Bordeaux. Comme d'autres ports français, Bordeaux « tire aussi de cette contrée beaucoup d'objets qui sont presque devenus des besoins », écrit encore Kunckel. Il s'agit des céréales de Russie ou de Pologne, utiles lors des pénuries frumentaires encore nombreuses, ou du bœuf salé irlandais pour la consommation des Îles. Il faut y ajouter les besoins en draps de laine ou en merrains pour la tonnellerie, et les « munitions navales » : planches de Prusse, fer de Suède, chanvre de Russie,

5 Ordonnance de Louis XIV du 10 juin 1670.

6 Archives départementales de la Gironde (désormais ADG), 5L 21, Commission militaire, dossier Jacques Kunckel, 16 germinal an II, 5 avril 1794, pièce n° 4. Pour une étude complète nous renvoyons à notre article « Le Mémoire justificatif de *Messieurs Kunckel & Cie* : une source inédite pour l'histoire du négoce bordelais durant la Terreur », *Revue historique de Bordeaux et du département de la Gironde*, n° 17, 2011, p. 173-194. Nous avons respecté la graphie et l'orthographe d'origine.

7 Paul Butel, *Les Négociants bordelais, l'Europe et les Îles au XVIII^e siècle*, op. cit., p. 47-82.

goudron de Finlande et mâts de Riga⁸. Précisons enfin que le royaume sert de relais obligatoire pour les denrées et les marchandises importées qui sont nécessaires à la nourriture et à l'équipement des colonies.

Comme le commerce avec l'Europe s'effectue généralement à la commission et que, pour tout négociant, il est indispensable d'avoir une totale confiance en son commissionnaire, les négociants étrangers envoient leurs compatriotes dans le port bordelais. C'est pourquoi, lorsque Kunckel justifie l'utilité du commissionnaire, il faut y voir aussi la défense de la présence des étrangers à Bordeaux. En effet un commissionnaire est selon lui « un facteur auquel les négociants externes ont recours et pour opérer le débouché de leurs Marchandises et pour procurer celles qui leur manquent ». Ces négociants externes des ports de l'Europe du Nord sont les commettants qui passent deux types d'ordres : les commissions de vente et les commissions d'achat. L'*Encyclopédie* ne dit pas autre chose quand elle définit le commissionnaire comme celui qui achète « des marchandises pour le compte d'un autre à qui on les envoie, moyennant tant pour cent⁹ ». L'entrepôt maritime bordelais est donc par excellence un port de commissionnaires : dans l'almanach de 1784, près de 58 % des négociants déclarent exercer cette activité¹⁰. Dans l'esprit des négociants, qui l'introduisent dans leur contrat de société, ce terme désigne le cœur du commerce bordelais : la réception et la vente des produits du Nord de l'Europe, l'achat et l'expédition en retour des produits du Sud-Ouest et des colonies. C'est d'ailleurs la seule précision que l'on trouve dans les actes de création de société : « Commission avec l'étranger », indiquent Tam & Stender¹¹ ; « Commission avec l'étranger et dans l'étendue du royaume de France, sur les objets qu'ils aviseront », précisent encore Arbouin & Zimmermann¹².

352

8 Pierrick Pourchasse, *Le Commerce du Nord. Les échanges commerciaux entre la France et l'Europe septentrionale au XVIII^e siècle*, Rennes, PUR, 2006, p. 115-126. Voir aussi les deux articles de Jean-Pierre Poussou : « Les échanges commerciaux entre la France et la Russie au XVIII^e siècle », dans Jean-Pierre Poussou, Anne Mézin et Yves Pierret-Gentil (dir.), *L'Influence française en Russie au XVIII^e siècle*, Paris, PUPS, 2004, p. 83-92, et « Les relations économiques entre la France, les espaces germaniques et polonais au XVIII^e siècle », dans *Lumières européennes. Versailles et la Saxe, XVII^e-XVIII^e siècle*, Versailles, Académie de Versailles, 2007, p. 151-158.

9 Diderot et D'Alembert, *Encyclopédie, ou Dictionnaire raisonné des sciences, des arts et des métiers*, Paris, Libraires associés, 1751-1765, 17 vol. ; réédition en fac-similé de la première édition, Stuttgart-Bad Cannstatt, 1966, t. 3, p. 711. En 1805, le *Dictionnaire universel de commerce* reprend exactement la même définition.

10 Archives communales de Bordeaux (désormais AC Bordeaux), *Almanach d'arts et métiers pour la ville de Bordeaux*, 1784, 9 Ca 5.

11 ADG, 3E 20604, Barberet, 18 novembre 1785.

12 ADG, 3E 35907, Guy fils, 29 août 1788.

C'est cette organisation des échanges bordelais qui explique la présence de plus en plus notable des négociants du Nord. Parce qu'ils s'intéressent surtout au commerce colonial et manifestent moins d'intérêt pour le grand cabotage de l'Europe du Nord, les négociants français favorisent l'installation de ces communautés marchandes étrangères. Paul Butel insiste cependant sur le fait que la présence de commissionnaires européens à Bordeaux est compensée par celles de commissionnaires bordelais à Amsterdam ou Hambourg, et que des liens familiaux unissent progressivement les armateurs français et les commissionnaires étrangers, si bien que ces négociants appartiennent finalement à une même « internationale des affaires » dont les réseaux s'étendent à travers toute l'Europe atlantique¹³. Mais, pour Pierrick Pourchasse, le partage des tâches qui s'opère alors progressivement au XVIII^e siècle est bien le signe que les négociants étrangers installés à Bordeaux, en particulier germaniques, soutenus par la puissance de leurs réseaux, prennent en main le commerce européen du port de la Lune¹⁴. Quoi qu'il en soit, c'est la combinaison de ce « commerce actif » océanique porté par les « Bordelais » avec le « commerce passif » de l'Europe du Nord qui propulse alors Bordeaux au premier plan.

La bienveillance des Bordelais et des autorités royales

La domination des commissionnaires du Nord atteint de telles proportions qu'elle finit par alarmer les autorités françaises. Un mémoire de 1777 décrit ainsi les ports français « peuplés de négociants allemands qui par les intelligences qu'ils conservent avec leurs compatriotes enlèvent aux Français jusqu'aux bénéfiques des commissions »¹⁵. Cependant, la population bordelaise, habituée à cette présence étrangère, ne manifeste pas d'animosité : ses effectifs, même en expansion, comme nous le verrons plus loin, ne pèsent pas très lourd dans une ville qui passe de 45 000 à 120 000 habitants entre la fin du règne de Louis XIV et la Révolution. La monarchie ne fait preuve d'aucune xénophobie et pratique une politique d'ouverture pour attirer les talents, en particulier ceux du commerce. La situation juridique est donc favorable aux élites étrangères désireuses de s'installer à Bordeaux pour y développer le commerce. Depuis les lettres patentes de Louis XI en 1474, tous les étrangers, en dehors des Anglais, peuvent s'installer à Bordeaux et y disposer librement de leurs biens sans être obligés de prendre des lettres de naturalité. En 1550, Henri II accorde « aux marchands et autres Portugais appelés nouveaux chrétiens tous les droits et

13 Paul Butel, *Les Négociants bordelais, l'Europe et les îles au XVIII^e siècle*, op. cit., p. 153.

14 Pierrick Pourchasse, *Le Commerce du Nord*, op. cit., p. 276.

15 *Ibid.*, p. 283.

privilèges des habitants des villes où ils demeureront », ce qui permet l'essor d'une forte communauté israélite. Enfin, l'édit de 1686 ouvre la France à tous les étrangers désireux de s'établir, de quelque religion qu'ils soient, sous réserve de ne pas célébrer de culte public¹⁶. Il autorise ainsi l'installation de négociants allemands, à 90 % de confession protestante, moins d'un an après la révocation de l'édit de Nantes.

C'est en temps de guerre avec les puissances protestantes que des craintes peuvent surgir. En 1711, en pleine guerre de Succession d'Espagne, le secrétaire d'État à la Marine, Pontchartrain, demande à l'intendant de Guyenne quels sont « les étrangers ennemis à Bordeaux », et « en ce cas leurs noms, s'ils ont des permissions d'y demeurer, quelle religion ils professent, s'ils sont naturalisés, la conduite qu'ils tiennent ». Mais, pragmatique, il veut avant tout savoir « s'ils sont utiles au commerce¹⁷ ». Même durant ces périodes, ils sont protégés, et c'est leur départ que l'on craint, car l'écoulement des produits bordelais en Europe dépend d'eux. Durant la guerre de Sept Ans, comme durant la guerre d'Amérique, et plus tard encore durant les *french wars*, on compte en effet sur les représentants des nations restées neutres de l'Europe du Nord pour maintenir les trafics.

354

Il faut noter, enfin, l'influence des colonies de négociants étrangers sur la politique de tolérance religieuse. La bienveillance dont jouissent les protestants allemands profite ainsi aux huguenots français à partir du milieu du XVIII^e siècle. Bordeaux devient même un refuge pour nombre de protestants des campagnes et des petites villes du grand Sud-Ouest, dans lesquelles les vexations sont encore nombreuses jusque vers 1760. Si bien qu'il y a à Bordeaux, à la veille de la Révolution, de 1 600 à 1 800 protestants. Ils comptent en leur sein une puissante communauté négociante, en rapports étroits avec leurs coreligionnaires étrangers. En 1751-1752, les Hollandais obtiennent les premiers l'ouverture d'un cimetière aux Chartrons, tandis que les Hanséates bénéficient pour la première fois du ministère de pasteurs affiliés aux frères moraves venus de Neuwied-am-Rhein¹⁸. Mais les assemblées se tiennent encore la nuit et ne doivent pas rassembler plus de vingt personnes.

16 Jean-Pierre Poussou « Les étrangers du roi » et « Le peuple sans droits », dans *Histoire des étrangers et de l'immigration en France*, op. cit., p. 169-185 et p. 205-223 ; voir aussi l'ouvrage ancien de Théophile Malvezin, *Histoire du commerce de Bordeaux*, Bordeaux, Imprimerie nouvelle A. Bellier et Cie, 1892, t. 2, XVI^e-XVII^e siècles, p. 51.

17 ADG, C 4473, lettre citée dans Jean-Pierre Poussou, « Les étrangers à Bordeaux à l'époque moderne », art. cit., loc. cit. p. 158.

18 Louis Desgraves et Jean-Pierre Poussou, « La vie religieuse », dans François-Georges Pariset (dir.), *Bordeaux au XVIII^e siècle*, Bordeaux, Fédération historique du Sud-Ouest, 1968, p. 121-151. Pour plus de détails, voir Alfred Leroux, *La Colonie germanique de Bordeaux*, Bordeaux, E. Feret, 1918, t. 1, 1462-1870.

En 1753, le registre des baptêmes et des mariages se rouvre¹⁹. En 1769, les jurats acceptent enfin l'ouverture d'un grand cimetière des étrangers à l'ouest du quartier des Chartrons. En 1776, une maison d'oraison est installée dans ce même quartier, au premier étage d'un immeuble occupé par des chais. Outre cette église dite nationale, il existe alors deux autres églises aux Chartrons, celle des frères moraves et celle des luthériens. Mais c'est seulement Louis XVI, par son édit de tolérance de 1787, qui octroie aux protestants un état civil officiel et entreprend ainsi leur intégration dans la communauté nationale, avant que la Constituante ne leur donne, comme aux israélites, la citoyenneté pleine et entière.

UNE MONTÉE EN PUISSANCE EN TROMPE-L'ŒIL ?

L'évaluation quantitative des négociants et marchands étrangers est délicate. Leur nombre est toujours plus important que ne le laisse croire le recensement des seules colonies marchandes. Il faut tenir compte des naturalisations, des installations provisoires, des allers-retours avec le pays d'origine. De plus, nous ne disposons pas d'une source homogène pour cette période et les renseignements que nous possédons distinguent mal les métiers, les négociants des commis ou les marchands des négociants. À partir du moment où, grâce aux almanachs, nous disposons de listes séparées de sociétés de négoce et de marchandise, nous nous apercevons que le négoce concentre la quasi-totalité des communautés étrangères. En 1787, on ne recense ainsi à Bordeaux que trois marchands allemands et un britannique. En dehors des nombreux commis et employés, un commerçant étranger à Bordeaux est avant tout un homme du grand commerce et des horizons lointains.

Entre 1651 et 1660, Bertrand Gautier repère 63 « marchands » hollandais et 50 juifs portugais. Il estime que vers 1660, une centaine de juifs et de Hollandais constituent l'essentiel de la communauté marchande étrangère à Bordeaux et représentent 30 % de l'effectif total des « marchands » de la ville, le terme de « négociant » n'étant pas encore utilisé²⁰. Ils pèsent donc lourd dans une ville au négoce local alors peu développé. Au siècle suivant, nous disposons, à des dates précises, de listes qui nous donnent les résultats suivants :

19 Pierre Meller, *Les Familles protestantes de Bordeaux d'après les registres de l'état civil avant 1793*, Bordeaux, Impr. E. Crugy, Veuve Riffaud, 1902, p. 3.

20 Bertrand Gautier, « Les nouvelles prédominances étrangères à Bordeaux dans la première moitié du XVII^e siècle », dans *Bordeaux, porte océane, carrefour européen*, Bordeaux, FHSO, 1999, t. II, p. 183-208. Il englobe toujours indistinctement marchands et négociants.

Tableau 1. Les négociants étrangers à Bordeaux au XVIII^e siècle²¹

Années (Sources)	1711 (Liste des étrangers)	1756 (Capitation)	1777 (Capitation)	1784 (Almanach)	1787 (Almanach)
Négociants étrangers	42 individus	83 individus	111 individus	140 individus 100 sociétés	178 individus 119 sociétés
Total des négociants	150	391	452	660 individus 525 sociétés	1000 individus 793 sociétés
% des étrangers	25,3 %	21,2 %	24,5 %	21,2 % 23,8 %	17,8 % 18,9 %

356

Les commissionnaires étrangers, en dehors du cas particulier des juifs que nous étudierons plus loin, renforcent considérablement leur présence numérique au siècle des Lumières avec un quasi quadruplement des effectifs. L'interprétation des chiffres dépend cependant du nombre total de négociants dont la croissance, quelles que soient les sources retenues, semble supérieure à celle des communautés étrangères. Pendant que le nombre de négociants étrangers double durant la seconde moitié du siècle, le nombre total de négociants est pratiquement multiplié par trois. Olivier Pétré-Grenouilleau explique ce phénomène par le fait que plus l'essor d'un port s'affirme, plus les arrivées d'étrangers tendent à se limiter²². Le poids relatif des étrangers a donc tendance à se tasser un peu. Alors que vers 1650 les Hollandais enlevaient près des deux tiers des vins exportés et représentaient plus des deux tiers du tonnage des entrées et sorties du port, le siècle suivant marque la revanche des Français. Bordelais de souche, ou immigrés en grande partie protestants, venus de tout le Sud-Ouest, ils se sont imposés dans le « trafic porteur » que constitue le commerce en droiture vers les Antilles. Bordeaux est donc marqué par le maintien d'un cosmopolitisme de haut niveau, tout en connaissant une certaine « renationalisation » de son négoce.

DIVERSITÉ ET TRANSFORMATION DES COLONIES ET « NATIONS » MARCHANDES ÉTRANGÈRES

La force traditionnelle de la communauté britannique

La présence britannique est la plus ancienne et la plus continue des présences étrangères à Bordeaux, depuis l'époque de l'Aquitaine anglaise. Elle fut relancée par les deux révolutions d'Angleterre du XVII^e siècle : une première fois au moment de la dictature de Cromwell, une seconde fois au moment de la Glorieuse Révolution. La seconde vague migratoire fut la plus importante et se

²¹ Pour l'étude détaillée des annuaires et la manière de passer des sociétés aux individus, nous renvoyons à notre ouvrage, Philippe Gardey, *Négociants et marchands de Bordeaux de la guerre d'Amérique à la Restauration (1780-1830)*, Paris, PUPS, 2009, p. 78-82.

²² Olivier Pétré-Grenouilleau, *Les Négoces maritimes français, XVII^e-XX^e siècle*, Paris, Belin, 1997, p. 79.

poursuivit pendant une bonne partie du XVIII^e siècle. Les proscrits catholiques exilés, connus sous le nom de jacobites, firent preuve à l'égard de leur pays d'accueil du même dynamisme que les huguenots chassés du royaume de France à la même époque. Par ailleurs, la colonie compta aussi des jacobites écossais protestants, mais fidèles à la dynastie des Stuarts.²³ Avec Nantes, Bordeaux fut l'un des deux grands refuges de cette diaspora.

Tableau 2. Les négociants britanniques à Bordeaux au XVIII^e siècle

Années	1714	1756	1777	1784	1787
Nombre	4	25	33	55	56

Il y a donc un profond renouvellement et un net progrès de la présence britannique au cours du siècle. Si l'on ne compte pas les naturalisés, il n'y aurait eu que quatre négociants britanniques établis depuis plus de vingt ans en 1714, alors qu'à la veille de la Révolution, on compte près de quarante sociétés d'origine britannique à Bordeaux et pas loin d'une soixantaine de négociants.

La colonie irlandaise, renouvelée par un fort courant migratoire venu de Dublin et Cork, en particulier, tient une place de plus en plus importante dans le groupe. Elle ne se confond pas totalement, cependant, avec les jacobites : on trouve aussi des négociants irlandais, parfois protestants, venus simplement pratiquer le commerce. L'immigration politique et confessionnelle a été sinon remplacée, du moins relayée par une immigration purement économique liée à la croissance des échanges de bœuf salé et de beurre contre du vin²⁴. En dehors des Black et des Johnston arrivés avant 1717, les familles importantes s'installent après 1730 : ce sont les Skinner, les Delap, les Barton, les Gernon, les Lawton ou les Maccarthy ; puis de nouveaux venus arrivent pendant et après la guerre d'Amérique. Louis M. Cullen a montré leur rôle dans la fabrication et le commerce des eaux-de-vie, et les liens importants entre la communauté de Cognac et celle de Bordeaux. En 1776, Richard Hennessy quitte même Cognac pour Bordeaux. Il y est escroqué par son associé de Royan, George Boyd, et c'est son repli sur Cognac, en 1787, qui est à l'origine de la maison actuelle²⁵. Certaines créations, comme Thompson & Witfooth ou Coppinger existent encore sous la Restauration, alors que d'autres comme Boyd, Casey,

23 Patrick Clarke de Dromantin, « La colonie jacobite à Bordeaux au XVIII^e siècle », *Revue historique de Bordeaux et du département de la Gironde*, 2002/1, p. 55-71.

24 Louis M. Cullen, *Le Choix de Cognac. L'établissement des négociants irlandais en eau-de-vie au XVIII^e siècle*, Dublin, Lilliput Press, 2002, trad. fr. Paris, Le Croît vif, 2006, p. 28. Voir aussi *id.*, « The Irish Diaspora of the 17th and 18th Centuries », dans Nicholas Canny (dir.), *Europeans on the Move: Studies on European Migration 1500-1800*, Oxford, Clarendon Press, 1994, p. 113-152.

25 Louis M. Cullen, *Le Choix de Cognac, op. cit.*, p. 189. Les maisons de Cognac – *Delamain, Hennessy, Saule, Galwey* – recevaient des commandes des maisons de Bordeaux – *Barton, Johnston & Barry, Forsters, French ou Coppingers*.

Colding, Ewarre, Holding & Rhedy, Leers, Lonergan, Scaly, Smith ou Watering disparaissent parfois avant même la Révolution.

Le cas particulier des israélites

358

La communauté israélite bordelaise est particulièrement originale. Par certains aspects, on peut l'assimiler à une communauté étrangère, compte tenu de ses liens avec le réseau israélite européen et de l'importance des Portugais en son sein. On désigne d'ailleurs souvent les israélites de Bordeaux sous le nom de « nation portugaise » ; le conseil des anciens de cette « nation » est reconnu officiellement en 1760. L'étude des origines lointaines prouve cependant qu'un certain nombre de ces familles de juifs sépharades provenaient en fait d'Espagne et s'étaient installées à Bayonne avant de venir s'établir à Bordeaux²⁶. Cette « nation portugaise » élit donc des syndics et possède organisations charitables, écoles, état civil et tribunaux pour ses affaires internes. Ses membres revendiquent hautement cette appellation et font parfois inscrire cette précision dans leur contrat de mariage. Mais, d'un autre côté, comme les plus anciennes familles s'étaient installées au milieu du XVI^e siècle après l'instauration de l'Inquisition au Portugal, au XVIII^e siècle elles se sentent totalement bordelaises et françaises. Les lettres patentes de 1723 les reconnaissent officiellement comme « juifs espagnols et portugais, connus sous le nom de nouveaux chrétiens ». La volonté taxatrice n'est pas étrangère à cette reconnaissance, mais la fiction de leur conversion au catholicisme est ainsi reconnue et acceptée. Avec l'ordonnance de 1728, la « nation portugaise » devient même officiellement la « nation juive de Bordeaux²⁷ ». Alors que le judaïsme bordelais se dissimule encore au début du XVIII^e siècle, peu à peu les juifs se dispensent des pratiques extérieures du catholicisme et, dans la seconde moitié du siècle, il n'y a plus d'intervention des prêtres catholiques dans leurs affaires religieuses²⁸. On tolère ces pratiques judaïsantes tant qu'elles n'apparaissent pas au grand jour. En 1753, les juifs avaient ainsi sept synagogues particulières à défaut de synagogue publique²⁹.

26 C'est le cas des Azevedo, des Alvarès de Leon, des Cardoze, des Mendès, des Fonsèque. Voir en particulier Jean Cavignac, *Dictionnaire du judaïsme bordelais aux XVIII^e et XIX^e siècles*, Bordeaux, Archives départementales de la Gironde, 1987, et plus récemment Maria Santos-Sainz et François Guillemeteaud, *Les Espagnols à Bordeaux et en Aquitaine*, Bordeaux, Éditions Sud-Ouest, 2006. Ce dernier ouvrage donne cependant l'impression que presque toute la communauté sépharade bordelaise était en fait espagnole, ce qui est faux. Certains, aux origines indéterminées, comme les Gradis, sont ainsi un peu vite hispanisés ; quant aux Raba, originaires de Bragança au Portugal, ils sont à tort considérés comme venant d'Espagne.

27 Gérard Nahon, *Juifs et judaïsme à Bordeaux*, Bordeaux, Mollat, 2003, p. 62-67. Les juifs des généralités de Bordeaux et d'Auch proposèrent au roi un don de joyeux avènement de 100 000 livres en échange de la protection de leurs biens menacés par un arrêt de 1722 et de la reconnaissance de leur qualité de « juif ».

28 *Ibid.*, p. 110.

29 Louis Desgraves et Jean-Pierre Poussou, « La vie religieuse », art. cit.

Les autorités locales, l'intendant Tourny en tête, acceptaient encore difficilement cette mutation venue des bureaux versaillais, mais elle allait dans le sens des idées du siècle³⁰. De Voltaire à l'abbé Grégoire, les hommes des Lumières réclamaient aussi l'intégration des juifs à la société civile, ne serait-ce que pour mettre fin à leurs particularismes. Les lettres patentes de 1776 les autorisèrent ainsi à s'établir où ils voudraient dans le ressort du Parlement de Bordeaux. La voie était ouverte à la reconnaissance de la citoyenneté aux juifs de Bordeaux, Bayonne et Avignon. Par l'édit de 1784, Louis XVI entreprit d'améliorer leur statut et, en 1787, Malessherbes fut chargé d'un projet de libéralisation. La « nation » juive de Bordeaux donna mandat aux négociants Abraham Furtado et Salomon Lopès-Dubec pour négocier en son nom. Ils rencontrèrent le ministre en mai 1788. Mais le pouvoir fut bientôt accaparé par des problèmes d'une autre ampleur³¹. L'émancipation totale ne fut votée par la Constituante qu'en 1791 et mise en œuvre surtout grâce à Napoléon.

Au début du règne personnel de Louis XIV, la ville comptait une cinquantaine de marchands et négociants juifs qui ne faisaient encore que des affaires modestes. Ils achetaient des textiles dans l'arrière-pays bordelais, les envoyaient en Espagne et, en retour, recevaient des balles de laine et des draps. Au XVIII^e siècle, grâce à l'essor du port, des sépharades portugais continuent à s'installer à Bordeaux. La motivation est désormais surtout économique et la réussite de nombre d'entre eux est fort grande. Ils s'appuient sur une véritable internationale installée à Londres, Amsterdam et Hambourg et, grâce à leur statut de régnicole, s'insèrent dans le trafic colonial et l'armement. Ils monopolisent aussi les activités financières. En 1784, sur vingt agents de change recensés par l'almanach du commerce, dix-neuf sont juifs, dont dix-huit Portugais³². Sur les quatorze banquiers déclarés, dix sont israélites et, en dehors de David Gradis et des frères Raba, qui sont aussi de grands armateurs, les banques juives sont de véritables entreprises spécialisées dans le trafic des lettres de change, des espèces, et en particulier des piastres, comme la société des frères Azevedo ou la maison *Rodrigues veuve & fils*³³. Ces « Portugais » sont rejoints par des juifs d'origine allemande nommés *Tudesques* et surtout par des Avignonnais qui ne jouissent pas d'un statut semblable et dont la réussite est très médiocre. Les juifs portugais, qui craignent leur concurrence

30 Gérard Nahon, *Juifs et judaïsme à Bordeaux, op. cit.*, p. 61 ; lettre de Tourny à l'intendant d'Auch.

31 *Ibid.*, p. 163.

32 Il y a un protestant français, Daniel Sers, et un israélite tudesque, Benjamin-Éphraïm Philip.

33 AC Bordeaux, *Almanach d'arts et métiers pour la ville de Bordeaux, 1784*, 9 Ca 5. En 1789 et 1790, le *Tableau général du commerce, des marchands, négociants, armateurs, &c. de la France, de l'Europe, & des autres Parties du Monde*, de Gournay, recense dix-huit banquiers à Bordeaux dont neuf israélites, un Anglais et trois Allemands (Paris, chez l'auteur, 1790, p. 143, consultable en ligne : <http://catalog.hathitrust.org/Record/009031221>).

et la mauvaise réputation qu'ils véhiculent, ne manifestent aucune solidarité et obtiennent même de l'intendant cinq mesures d'expulsion générale entre 1730 et 1761 ! C'est le sort que subit ainsi le négociant Éphraïm Philip d'Altona choisi « par les juiveries de Danemark, Hambourg et autres pays du Nord [...] pour venir à Bordeaux, y faire tous les ans des achats de vins qui leur seraient nécessaires et les préparer en vin casher³⁴ ».

DES HOLLANDAIS AUX ALLEMANDS : LE POIDS CROISSANT DES COMMISSIONNAIRES DU NORD

Le poids croissant des commissionnaires du Nord qui, depuis les ports de Flandre jusqu'à ceux des rives de la Baltique, viennent en masse à Bordeaux, est la marque du siècle. Mais ce phénomène va de pair avec une double évolution : l'effacement progressif des Hollandais, et la montée en puissance des négociants d'origine germanique.

360

Les Hollandais avaient été les précurseurs de cette immigration au xvii^e siècle. Le mouvement débute à la fin du xvi^e siècle, avec l'arrivée de Michel Merman, un marchand flamand se rendant jusqu'alors à La Rochelle pour le vin et le sel. Il prend son essor après 1630. Les Hollandais viennent pour le vin et les eaux-de-vie, et sont les premiers à installer des raffineries de sucre à Bordeaux, avant même que le port n'ait de relations avec les Antilles. L'apogée est atteint dans les années 1650-1660, avant les affrontements du règne de Louis XIV. La communauté hollandaise de Bordeaux est alors la plus importante de France, devant celle de Nantes³⁵. Trois événements majeurs affaiblissent ensuite considérablement les positions de ce groupe : la guerre de Hollande, qui éclate en 1672, la révocation de l'édit de Nantes en 1685, et enfin la guerre de la Ligue d'Augsbourg entre 1688 et 1697.

Tableau 3. Les négociants hollandais à Bordeaux au xviii^e siècle

Années	1655-1660	1711	1777	1784	1787
Nombre	63	18	17	14	19

Entre 1672 et 1715, quatre-vingt dix-sept « marchands » hollandais viennent s'installer à Bordeaux. Mais c'est insuffisant pour empêcher l'effondrement numérique de leur colonie qui ne compte plus que dix-huit représentants à la fin du règne de Louis XIV³⁶. De 1715 à 1787, la part hollandaise baisse de 75 %

³⁴ Pierrick Pourchasse, *Le Commerce du Nord*, op. cit., p. 282.

³⁵ Bertrand Gautier, « Les nouvelles prédominances étrangères à Bordeaux dans la première moitié du xvii^e siècle », art. cit., p. 191.

³⁶ Peter Voss, « Une communauté sur le déclin ? Les marchands hollandais à Bordeaux, 1650-1715 », *Bulletin du Centre d'histoire des espaces atlantiques*, n°7, 1995, p. 33-57, loc. cit. p. 49.

dans l'ensemble du mouvement portuaire en raison de l'énorme essor des trafics et du recul relatif de la Hollande dans les circuits de redistribution des produits antillais. La communauté est sur le déclin. Les anciennes familles s'éteignent ou abandonnent le négoce et il ne reste plus qu'une douzaine de sociétés à la veille de la Révolution. Au XVIII^e siècle, les Provinces-Unies n'alimentent plus qu'un faible courant migratoire. À côté des vieilles familles installées depuis plus d'un siècle, comme les Bejerman, Colk, d'Egmont, de Meyère, de Kater, le groupe n'est que faiblement renouvelé par quelques installations nouvelles, comme celles des Draveman, puis des Dierx, Vanbeynum ou Vanderchilden.

Une petite communauté allemande existait à Bordeaux depuis la fin du règne de Louis XIV. Elle se renforce en plusieurs vagues pour devenir la première communauté de négociants étrangers dans la seconde moitié du XVIII^e siècle :

Tableau 4. Les négociants d'origine germanique à Bordeaux au XVIII^e siècle

Années	1711	1742-1744	1777	1784	1787
Nombre	16	37	52	68	102

La première vague, recensée par l'Intendant en 1711, est surtout hambourgeoise et se limite au commerce du vin. C'est l'époque des Brommer, des Harmensen et des Luetkens. La seconde commence dans les années 1730 et, vers 1742-1744, elle porte les effectifs à trente-sept négociants³⁷. Elle s'ouvre au commerce des denrées coloniales. Le Hambourgeois Jean-Henry Schÿler en est un parfait représentant : en 1738, il fonde une société avec Jacques Schröder et, l'année suivante, il vient s'installer à Bordeaux. La firme *Schröder & Schÿler* développe un commerce de commission, expédiant vins, sucre et indigo vers le triangle Hambourg, Lübeck, Copenhague, puis elle étend son réseau vers les ports prussiens de Dantzig, Königsberg, Elbing et Stettin. Elle reçoit en retour des bois de tonnellerie. À la mort de Jean-Henry Schÿler, en 1776, son épouse, Suzanne Racke, fonde une nouvelle société dont elle détient la moitié du capital. Elle y associe son fils aîné Jean-Henri junior, son parent Adrian Racke et d'anciens commis de Bordeaux ou collaborateurs de Magdebourg et Dantzig : Jean-Daniel Meyer, Johan-Christian Schönbeck³⁸. C'est à la même époque que Jean-Jacques de Bethmann arrive de Francfort-sur-le-Main où il était né en 1717.

37 Paul Butel, « Les négociants allemands de Bordeaux dans la deuxième moitié du XVIII^e siècle », dans Jürgen Schneider (dir.), *Festschrift für Hermann Kellenbenz*, Stuttgart, Klett-Cotta, 1978, p. 589-613.

38 Paul Butel et Philippe Roudié « La Maison Schröder et Schÿler : 250 ans de continuité commerciale », *Bulletin du Centre d'histoire des espaces atlantiques*, n° 5, 1990, p. 5-13.

Ses deux frères y dirigent une grande maison de banque, pendant que lui même bâtit à Bordeaux une très importante maison de commission et d'armement. Une troisième vague, très étoffée, arrive après la guerre d'Amérique, ce qui permet à l'*Almanach du commerce* de répertorier soixante-huit sociétés d'origine germanique en 1787 soit, avec les associés, pas loin d'une centaine d'individus. Les origines se diversifient progressivement. Les plus nombreux sont toujours les ressortissants des ports hanséatiques : Hambourg, Brême, Lübeck et Stettin. C'est le cas d'un Jean-Thomas Bahr, né en 1745 à Balsebar, dans le royaume de Prusse³⁹, d'un Chrétien-Christophe Bentzien, né en Poméranie en 1747, d'un Jean-Geoffroy Geizeler, né à Landsberg en 1757, une petite ville au sud-est de Stettin, d'un Chrétien-Léonard Wessels de Brême, ou encore d'un Daniel-Vincent Polhs, originaire de Wandsbeck dans le Holstein danois. Mais il faut aussi compter avec les cités plus modestes des arrière-pays de ces ports ainsi qu'avec celles du bassin hydrographique rhénan. En 1785, l'arrivée de Frédéric Clossmann et, en 1786 et 1787, l'installation des deux frères Kunckel, originaires de la petite cité de Bendorf-am-Rhein située face au port fluvial de Coblenze, à la confluence du Rhin et de la Moselle, illustrent parfaitement ce phénomène.

Les autres provenances se réduisent à peu de choses. À la veille de la Révolution, on ne repère guère que deux Américains sur les almanachs : Jonathan Jones, un quaker de Philadelphie, et Joseph Fenwick, un catholique du Maryland. Ce dernier s'installe à Bordeaux en 1787. Entre 1788 et 1790, il y est brièvement rejoint par un associé virginien, John Mason. Grâce à ce dernier, dont le père est proche de George Washington et de Thomas Jefferson, Joseph Fenwick devient le premier consul des États-Unis de 1790 à 1799⁴⁰. Son nom est encore connu à Bordeaux car, en 1795, il se fit construire un magnifique hôtel particulier qui porte encore son nom au coin du Pavé et de la façade des Chartrons⁴¹. On

³⁹ ADG, 5L 5, Commission militaire, dossier Bahr.

⁴⁰ Silvia Marzagalli, « Un Américain à Bordeaux. Joseph Fenwick, premier consul des États-Unis », *Revue historique de Bordeaux et du département de la Gironde*, n° 1, 2002, p. 73-90. Joseph Fenwick resta toute sa vie attaché à Bordeaux où il mourut, en 1849, à l'âge de 87 ans. Il ne faut pas le confondre avec Robert Fenwick, un négociant protestant né en 1739 à Stockholm et installé depuis longtemps à Bordeaux où il décéda en 1794. En 1762, ce Robert Fenwick avait épousé Marie Duret, la fille du négociant Louis-Abraham Duret et de Catherine Vanderhagen (voir Pierre Meller, *Les Familles protestantes de Bordeaux d'après les registres de l'état civil avant 1793*, op. cit., p. 38). En 1769, la sœur de Robert Fenwick, Anna, donna naissance, à Copenhague, au négociant John Lewis Brown. Robert Fenwick et son neveu s'associèrent au négociant David Skinner pour fonder la maison *Skinner, Fenwick & Brown* qui entretenait de très fortes relations avec l'Europe du Nord et les États-Unis.

⁴¹ L'hôtel Fenwick, construit par l'architecte Dufart, figure au centre d'un des plus beaux tableaux bordelais de l'époque, œuvre du peintre Pierre Lacour en 1804.



Chaque point représente une des 793 maisons de négoce recensées en 1787.

Carte 1. L'implantation urbaine des communautés de négociants étrangers et israélites à Bordeaux à la fin du XVIII^e siècle (d'après l'*Almanach général de commerce* de 1787)

trouve enfin un commissionnaire italien, P. L. Ravina, consul de Gênes, et un Espagnol, le consul d'Espagne, Déonis.

L'INTÉGRATION RÉUSSIE DES NÉGOCIANTS ÉTRANGERS DANS LA SOCIÉTÉ BORDELAISE

Des apparences trompeuses : des étrangers isolés dans la cité

Les négociants d'origine étrangère ne se sont pas installés au hasard dans la cité. Leur implantation répond à des logiques propres à chaque communauté.

364 Les juifs portugais habitent presque tous dans les paroisses Sainte-Eulalie et Saint-Éloi, au-delà des aires négociantes traditionnelles : 70 % des négociants juifs de 1787 se concentrent ainsi entre le bas de l'actuelle rue Sainte-Catherine (rue Bouhaut), la rue du Mirail et les fossés des Carmes. Il ne s'agit pas d'un ghetto, mais d'une répartition volontaire liée aux caractéristiques du groupe : immigration de familles entières difficiles à loger dans les quartiers densément peuplés proches du fleuve, volonté de pratiquer leur religion sans attirer l'attention. Les négociants qui réussissent restent fidèles à ces quartiers. En 1784, les Alexandre ou les Peixotto habitent sur les fossés des Carmes, les frères Raba sur les fossés de Bourgogne, et les Gradis sur les fossés de l'Hôtel de Ville. Il s'agit là de trois tronçons de l'actuel cours Victor Hugo, à la limite du quartier traditionnel du négoce, sur lesquels résident aussi une bonne vingtaine de négociants non juifs.

À l'autre extrémité de la ville, le quartier des Chartrons est investi par les commissionnaires étrangers. En 1787, 84 % des Allemands, 75 % des Britanniques et 50 % des Hollandais y demeurent. Ici ce n'est pas la condition d'étranger qui est déterminante mais la spécialisation. Les Chartrons sont par excellence le quartier des commissionnaires, spécialité presque exclusive des négociants du Nord installés à Bordeaux. Ce quartier, développé au XVII^e siècle par les Hollandais, n'est pas non plus un ghetto. À la fin du XVIII^e siècle, si on y entend beaucoup parler anglais ou allemand, les Français représentent près de la moitié des deux cents négociants qui y résident. Quant aux Hollandais intégrés depuis longtemps, ils se sont dispersés dans la ville : Overmann et Meyère à Tourny, Draveman rue Richelieu, de Kater rue du Parlement. Loin de désertier les Chartrons, plusieurs des plus riches négociants allemands et britanniques édifient de très beaux hôtels sur ses marges méridionales, créant ainsi, face au glacis du château Trompette, le remarquable Pavé des Chartrons.

De l'installation au mariage

Quand un négociant étranger désire s'installer à Bordeaux, il a le choix entre envoyer un employé ou faire lui-même un premier voyage. Si cette première étape est porteuse d'espoirs, il séjournera plus longtemps sur place avant de

s'installer définitivement. Il peut alors compter sur un système consulaire qui facilite son implantation et la défense de ses intérêts. À la fin du XVIII^e siècle, des négociants réputés assurent ces fonctions de consul pour les Provinces-Unies, Hambourg, le Danemark, la Suède, la Prusse, mais aussi la Russie, la Pologne, le Saint-Empire, l'Espagne, le Portugal, ou encore la République de Gênes. Aussi, quand ils arrivent à Bordeaux, les négociants étrangers peuvent louer des locaux sans difficulté et, après un an de résidence, ils sont soumis aux mêmes impositions et aux mêmes juridictions que les Français. Ils recrutent généralement leurs commis parmi leurs compatriotes. Après quelques années, certains sont associés ou s'installent à leur compte. Jean-Jacques Muller représente un cas typique à cet égard. Né à Magdebourg sur l'Elbe, en 1739, il fut très tôt attiré par son débouché naturel, Hambourg. Il débuta comme commis dans une maison du grand port hanséatique avant de s'installer à Bordeaux. Il raconte lui-même ses débuts :

Je suis arrivé en France l'année 1761, j'ai travaillé pendant quelques années dans une maison de commerce pour perfectionner les connaissances nécessaires à cet état, et me suis ensuite établi pour mon propre compte, pour suivre le commerce des commissions que l'amitié et l'attachement de mes amis et parents dans l'étranger pourraient me procurer⁴².

Il s'associe en effet à un autre Hambourgeois, Koch, et s'installe façade des Chartrons jusqu'à la Révolution. Né à Stettin sur l'Oder en 1747, Jacques-Henry Wüstenberg suit le même parcours. Fils d'un pasteur, il a vingt ans quand il arrive à Bordeaux en 1767, comme commis. Ce n'est que douze ans plus tard, en 1779, qu'il fonde sa propre maison de commerce. Ces négociants ne sont pas des aventuriers : ils arrivent en général avec des capitaux et des relations. Lors de son mariage, en 1786, Matthias Jacob Stuttenberg possède déjà un fond de commerce de 50 000 livres et celui de Joachim Schröder atteint 80 000 livres⁴³.

Beaucoup se considèrent rapidement comme des Français et sont naturalisés malgré leur confession protestante. En 1711, Pontchartrain témoignait déjà de son étonnement à l'Intendant : « il paraît », disait-il, « que moyennant de l'argent, on n'était pas sévère dans les bureaux »⁴⁴. Un homme comme Jean-Thomas Bahr est représentatif de cette volonté d'intégration même s'il s'exprime encore difficilement en français. Après avoir épousé une Française, Marie Pringay, qui lui a donné quatre enfants, il est naturalisé en 1788. Quand il est traduit devant la Commission militaire en 1793, il tient à préciser que

42 ADG, 5L 21, Commission militaire, dossier Kunckel, 16 germinal an II.

43 ADG, 3E 20605, Barberet, 16 juillet 1786 ; 3E 21720, Rauzan, 4 février 1784.

44 Théophile Malvezin, *Histoire du commerce de Bordeaux, op. cit.*, t. 3, XVIII^e siècle, p. 66.

ses enfants sont bien nés français⁴⁵. C'est par les mariages que l'on s'intègre en effet, et leur importance met en évidence le caractère plus ou moins ouvert des communautés. Les situations sont à cet égard contrastées. Chez les israélites, toute alliance avec les autres groupes du négoce est exclue. Les mariages entre cousins sont nombreux et le sang neuf ne peut-être apporté que par des conjoints que l'on va chercher hors de Bordeaux. Sur les cinquante-six conjoints que nous avons pu étudier sur la période 1784-1825, vingt n'étaient pas nés à Bordeaux (35,7%) mais venaient des communautés juives installées à Bayonne, Toulouse, Lyon, Avignon et Saint-Domingue. Les Britanniques conservaient des liens étroits avec leur pays natal, voyageaient beaucoup, arrivaient déjà mariés ou retournaient se marier en Irlande ou en Angleterre. Ainsi, sur soixante-quinze négociants « anglais » que nous avons pu identifier entre 1784 et 1825, sept seulement, soit 9,1%, se marient à Bordeaux.

366

Les négociants hollandais ou allemands se sont intégrés plus rapidement grâce à des unions avec des familles de protestants français, fortement représentés à Bordeaux. L'alliance avec des Françaises leur facilite l'accès au marché colonial. Sur les quarante-neuf négociants mariés que Klaus Weber repère au XVIII^e siècle, il en trouve trente-deux qui le sont avec une Française, et seulement dix-huit avec une compatriote germanique⁴⁶. C'est ainsi qu'en 1745 Jean-Jacques de Bethmann épouse Élisabeth Desclaux de Latané, la fille d'un armateur protestant anobli par l'achat d'une charge de secrétaire du roi⁴⁷. En 1762, les Desclaux créent avec lui une société sous la raison *Bethmann & Desclaux*⁴⁸. Grâce à cette alliance, les Bethmann peuvent pratiquer l'armement colonial. Jean-Jacques de Bethmann réalise ainsi toute sa carrière avec son beau-frère, la firme connaissant une belle réussite. Le capital, qui était de 300 000 livres en 1762⁴⁹, atteint 1 026 219 livres en 1791⁵⁰. Nombreux sont ceux qui suivent le même chemin, comme Johachim Schröder de Lübeck qui, en 1784, épouse la fille du négociant protestant Pierre-Daniel Allaret⁵¹, Jacques-Henri Wüstenberg qui, en 1789, épouse Henriette, la fille du négociant protestant Jacques Delorthe, ou son compatriote André-Henri Zimmermann qui fait

45 ADG, 5L 5, Commission militaire, dossier Bahr.

46 Margrit Schülte Beerbühl et Klaus Weber, « Les négociants allemands à Londres, Cadix et Bordeaux (fin XVII^e-début XIX^e siècle) », dans Pierre-Yves Beaurepaire et Pierrick Pourchasse (dir.), *Les Circulations internationales en Europe, années 1680-années 1780*, Rennes, PUR, 2010, p. 99-120, *loc. cit.* p. 104.

47 Élisabeth Desclaux (1725-1783).

48 Ce qui n'empêchait pas l'existence parallèle d'une société *Desclaux de Latané* et d'une société *Bethmann & fils*, repérables dans les almanachs des années 1780.

49 Paul Butel, *Les Dynasties bordelaises, de Colbert à Chaban*, Paris, Perrin, 1991, p. 167.

50 ADG, 5L 12, Commission militaire, dossier de Desclaux aîné, état des grands livres de la maison Bethmann & Desclaux.

51 ADG, 3E 21720, Rauzan, 4 février 1784.

de même en 1791 avec la sœur d'Henriette, Marie-Élisabeth. Sur la période 1784-1825, nos propres dépouillements révèlent ainsi dix-neuf unions mixtes sur vingt-six contrats de mariage.

Il devient donc difficile de parler de colonie purement germanique, surtout que les alliances entre négociants d'origine allemande et d'origine hollandaise se développent aussi. Un dernier mariage permet de mesurer le degré d'imbrication et de fusion des élites négociantes bordelaises à l'extrême fin du XVIII^e siècle. Le 17 ventôse an IV, Jacques-Philippe de Bethmann épouse Élisabeth Von Hemert. C'est la fille du négociant et consul du Danemark, Jean Von Hemert. Sa mère, Suzanne d'Egmont, appartient au négoce hollandais des Chartrons associé aux Von Hemert⁵². L'affluence à la signature du contrat est révélatrice du crédit considérable des Bethmann : on y trouve toute la colonie germanique, les Wüstenberg, les Weltner, les Lubbert, les Windisch, les Mantz, les Zimmermann, les Meyer ; il y a aussi les Anglo-irlandais, Martell, Hennessy-Martell, Cramer, Lawton, ou le Hollandais Beÿerman ; on repère encore des protestants français comme les Desclaux, les Nairac, les Boyer, les Bonnaffé, les Ferrière, liés eux-mêmes aux Hollandais Colk ; des catholiques, comme les Letellier et les Brunaud, sont même présents⁵³.

De la fortune à la carrière des honneurs

Ces négociants étrangers réussissent bien et beaucoup, non seulement s'enracinent à Bordeaux, mais y font fortune et s'intègrent aux élites.

La famille Gradis est une des plus importantes et des plus célèbres de la nation portugaise de Bordeaux. À l'origine, on trouve Diego Rodrigues Gradis, un modeste marchand né à Bordeaux au XVII^e siècle. Il s'installa à Toulouse, mais l'hostilité du clergé local le contraignit à revenir à Bordeaux vers 1685. Ses trois fils eurent une réussite contrastée dans le commerce. Le premier, Antoine, mourut sans faire fortune en 1726 ; le second, Samuel, fonda avec son fils Benjamin, une maison d'armement sous la raison *Gradis père & fils* qui commença avec les Îles jusqu'à la mort de Benjamin en 1771. C'est le troisième, David, qui est à l'origine de la réputation de la famille. Il s'associa un temps (1703-1707) avec son frère Samuel, sous la raison *Gradis frères*, dans les commerces des vins, des eaux-de-vie et des toiles. En 1717, il profita de l'essor consécutif à la libération du commerce par le Régent pour se lancer dans

52 Les d'Egmont étaient venus de Hollande vers 1680, mais le père de Suzanne, le négociant Daniel d'Egmont, se dit Suédois dans un acte de 1765 (Alfred Leroux, *La Colonie germanique de Bordeaux, op. cit.*, p. 51). Les deux frères de Suzanne, Guillaume et Isaac, exercent sous la raison d'Egmont frères. Le 13 messidor an III (2 juin 1795), Guillaume s'associe à son neveu, Juste Von Hemert fils, sous la raison *Von Hemert, d'Egmont & Cie*.

53 ADG, 3E 35919, Guy fils, 17 ventôse an IV, 6 mars 1796.

l'armement colonial. Une éphémère société, *D. Gradis & Alexandre fils*, unit David à une famille de négociants et banquiers bayonnais qui allait faire souche à Bordeaux. L'union entre la fille de David, Rachel, et Samuel Alexandre avait accompagné l'association. Mais l'entreprise ne survécut pas à la banqueroute de Law en 1720. David Gradis continua cependant ses armements avec trois navires. Il envoya son fils aîné, Abraham, se former à Londres, Anvers et Amsterdam. C'est ce dernier qui porta la société *David Gradis & fils*, fondée en 1728, à son plus haut niveau. Il joua un rôle important dans les armements pour Québec durant la guerre de Sept Ans et se lia à tous les grands personnages de l'époque, jusqu'au secrétaire d'État à la marine, Maurepas. Après 1763, Choiseul lui confia le ravitaillement de Gorée, de Cayenne et des Antilles. Il fit même quelques affaires avec Beaumarchais durant la guerre d'Amérique. En 1780, à sa mort, sans postérité, à plus de 80 ans, il était devenu un des trois ou quatre plus riches armateurs de Bordeaux⁵⁴. En 1788, l'actif de la société dirigée désormais par le cousin d'Abraham, Moïse Gradis, se montait à plus de 4 millions de livres⁵⁵.

Mais la réussite des israélites ne se limite pas aux Gradis. Deux autres familles sont particulièrement représentatives du dynamisme des immigrés récents : les Raba et les Pimentel. Les Raba ont connu une réussite aussi rapide qu'éclatante à la fin de l'Ancien Régime. Le père, Francisco Henriques-Nunes, était marchand épicier à Bragance, comme son propre père. Il se lança dans le négoce et épousa une femme de vingt-huit ans sa cadette, Louisa-Maria Bernada, qui mit au monde huit fils, dont sept devinrent négociants⁵⁶. Devenue veuve à trente ans, elle doit assumer seule la gestion des affaires commerciales. En 1763, la famille doit fuir l'Inquisition portugaise et emprunte la filière classique de Londres pour venir à Bordeaux, avec 200 000 livres de capital⁵⁷. Quatre frères s'installent alors rapidement à Saint-Domingue : Antoine-Moïse (1763 à 1787), Gabriel-Salomon (1765 à 1777), Gaëtan-David – il meurt à son arrivée en 1765 –, François-Benjamin (1765-1781). Puis, en 1781, la maison *Raba frères* est créée. Elle associe la mère, Antoine, Abraham, Jacob, Aaron et Salomon, ainsi que deux négociants de Port-au-Prince. En 1785, l'actif net des Raba est évalué 272 764 livres à Port-au-Prince, alors que la veuve Raba y avait investi

54 La principale étude est celle de Jean de Maupassant, *Un grand armateur de Bordeaux, Abraham Gradis (1699?-1780)*, Bordeaux, Feret et fils, 1931. Il est désormais possible de les compléter avec les archives privées de la famille car Henri Gradis en a fait don à l'Etat en juillet 2005. Le fonds vient à peine d'être classé. On peut consulter : Magali Lacousse et Christine Nougaret, *Répertoire numérique détaillé du fonds Gradis, 181 AQ 1-156 (1551-1980)*, Archives nationales, 2006.

55 Paul Butel, *La Croissance commerciale bordelaise dans la deuxième moitié du XVIII^e siècle*, thèse de doctorat ès lettres, Lille, Université de Lille, 1973, t. II, p. 1042.

56 Jean Cavignac, *Dictionnaire du judaïsme bordelais aux XVIII^e et XIX^e siècles*, op. cit., p. 185.

57 Paul Butel, *Les Dynasties bordelaises, de Colbert à Chaban*, op. cit., p. 141.

80 000 livres, vingt ans plus tôt. Les bénéfices considérables réalisés dans le commerce colonial, mais pas dans la traite, ont été en partie réinvestis dans l'immobilier : le château Raba à Talence pour 85 000 livres en 1774 et la demeure des fossés de la Ville pour 100 000 livres, cinq ans plus tard. En 1783, quand François-Benjamin épouse Esther Azevedo, il apporte 500 000 livres en actif commercial. L'emprunt forcé de l'an II permet de se faire une idée de l'ampleur de la fortune des Raba au début de la Révolution : les six frères y sont taxés séparément pour une somme totale de 141 154 livres devant François Bonnaffé (107 038 livres) et juste derrière le premier de la liste Weltner (149 000 livres). Le rapport que nous avons pu établir entre taxe et fortune nous permet d'évaluer le patrimoine des Raba à plus de trois millions.

Nés au Portugal, les six frères Pimentel, comme les cinq frères Raba, sont aussi de nouveaux arrivants dans la communauté israélite bordelaise, à la fin de l'Ancien Régime. La maison de négoce Pimentel frères s'était installée rue du Mirail, au cœur du quartier juif bordelais, à deux pas de la synagogue. Salomon, Isaac, Jacob, Aaron, Moïse et David habitaient encore ensemble et, à la fin du Directoire, leurs biens étaient toujours indivis. À la veille de la Révolution, ils estimaient « posséder une honnête fortune » acquise dans « le commerce de l'Amérique », c'est-à-dire avec Saint-Domingue pour l'essentiel⁵⁸. Signe de leur réussite, en 1787 Isaac avait acheté à la veuve du conseiller au Parlement Gabriel-Barthélémy de Basterot, pour 30 000 livres, le domaine de Plaisance à Caudéran⁵⁹. Mais les Pimentel possédaient aussi six maisons de rapport à Bordeaux. Leurs seuls biens immobiliers s'élevaient à plus de 120 000 livres.

La réussite des Irlandais et des commissionnaires germaniques n'est pas moins grande : quand l'écuyer Daniel O'Connell épouse Thérèse Connely, la fille d'un négociant irlandais exerçant à Dunkerque, c'est son oncle Denis Maccarthy, négociant à Bordeaux, qui lui constitue son apport de 200 000 livres, mais il ne les touchera qu'à son décès alors que la future apporte 45 000 livres comptant⁶⁰. C'est à cette même époque qu'un des neveux de Denis Maccarthy, Jean, né en 1753, épouse Cécile-Véronique O'Byrne. Née à Dublin, elle est la fille de l'écuyer Edouard O'Byrne qui réside dans cette même ville. Jean reçoit de son oncle la maison aux Chartrons dans laquelle est déjà installée la société Maccarthy frères. Elle est estimée 100 000 livres. Il lui donne aussi « 100 000 livres en argent dont 51 299 comptant, le reste dans le cours de sa vie ». Jean se constitue personnellement 15 522 livres qui représentent ses

58 ADG, emprunt forcé, réclamations, 3L 243, 27 fructidor an VII.

59 ADG, 3E 21726, Rauzan, 10 mai 1787.

60 ADG, 3E 21602, Nauville, 28 septembre 1787.

profits commerciaux. La future apporte de son côté 3 000 livres sterling, soit 64 477 livres tournois. Avec un apport total de près de 280 000 livres, c'est un très beau mariage. On apprend à cette occasion que le contrat a été fait de manière identique à celui qui avait uni en 1777, à Paris, Daniel Maccarthy, le frère de Jean, à Éléonore Sutton de Clonard⁶¹. La société Maccarthy frères débutait donc avec un capital considérable. Lors de l'emprunt forcé de l'an II, les deux frères sont taxés de manière quasi identique à 10 397 et 10 277 livres. Cela les place individuellement autour de la centième place, mais de manière cumulée ils se retrouvent près de la cinquantième.

370

C'est à plus de 500 000 livres que se monte l'union de Jeanne Texier avec l'américain Jonathan Jones, qui vient d'arriver de Philadelphie⁶². Fils de John Jones et Sara Mifflin de Philadelphie, celui qu'on surnomme Jona Jones s'installe à Bordeaux au lendemain de la guerre d'Amérique. Quand il se marie en 1785, il a déjà une surface considérable qui lui permet d'apporter 400 000 livres en fonds de commerce. La future se nomme Jeanne Texier. C'est la fille du grand armateur protestant Pierre Texier. Ce dernier constitue à sa fille 101 800 livres comptant⁶³. C'est une des unions prestigieuses de l'époque, le quatrième contrat en valeur sur les cent trente-huit recensés entre 1784 et 1788.

En l'an VI encore, les apports cumulés du mariage Bethmann-Von Hemert atteignent presque 190 000 livres⁶⁴. Christian Blatter, installé depuis vingt ans à Bordeaux, épouse en l'an III Suzanne Baignoux ; il apporte, avec 150 000 livres de fonds de commerce, l'essentiel des 174 000 livres du contrat⁶⁵. Le premier mariage du Directoire concerne Eric Noer, un négociant de Stockholm qui vient à Bordeaux épouser Marie-Elisabeth Wittfooth. Il n'a rien à envier

61 ADG, 3E 21596, Nauville, décembre 1784. Le mariage de Daniel Maccarthy avait été fait à Paris le 25 janvier 1777. Louis M. Cullen a consacré un article au père de la mariée : « Irish businessman and French courtier: The Career of Thomas Sutton, comte de Clonard, c. 1722-1782 », dans *The Early Modern Atlantic Economy*, Cambridge, Cambridge University Press, 2001, p 86-114. Thomas Sutton de Clonard était un brasseur d'affaires irlandais proche de Choiseul, directeur de la Compagnie française des Indes, au centre de tout un réseau basé à Dublin, Londres, Paris, Bordeaux, Saint-Malo et Cadix. Une des sœurs d'Éléonore, Françoise, mariée à Jean Ambroise Bugeaud, devint la grand-mère du futur maréchal (voir l'arbre généalogique de Joseph G. Romanov De Sutton, en ligne : <http://gw.geneanet.org/iraird?lang=fr>). Par ailleurs, sous le Consulat, un des neveux d'Éléonore, Joseph-Ernest Sutton de Clonard, connut quelques succès au théâtre de l'Ambigu-Comique avec une pièce bien médiocre, qui mettait en scène un riche négociant anglais tout droit inspiré des milieux qu'il côtoyait : *M. Botte ou le négociant anglais, comédie en trois actes et en prose*, Paris, Barba, 1803. Sur les activités de Clonard, voir également Madeleine Dupouy, « Une tentative commerciale dans l'océan Indien », *Revue d'histoire maritime*, 12, 2010, p. 77-90.

62 ADG, 3E 20603, Barberet, 21 janvier 1785.

63 ADG, 3E 20603, Barberet, 21 janvier 1785.

64 ADG, 3E 35919, Guy fils, 17 ventôse an IV.

65 ADG, 3E 20623, Barberet, 2 thermidor an III. C'est dans son contrat qu'il déclare être depuis vingt ans à Bordeaux, mais il n'est pas taxé à l'emprunt forcé, et sa société n'apparaît pas avant l'annuaire de l'an VIII.

à ceux de la fin de l'Ancien Régime. Le père de la future, David Wittfooth, alors consul général de Russie à Bordeaux, s'était réfugié en Suède pendant la Terreur. S'il ne donne à sa fille que 52 500 francs comptant en argent et bijoux, le futur apporte la somme énorme de 500 000 francs « en numéraire et en fonds de commerce⁶⁶ ». Il est décidé que les nouveaux époux feront leur demeure à Stockholm. Nul doute que Wittfooth et son associé Thompson en attendent des retombées fructueuses sur leur activité avec les marchés du Nord.

Tableau 5. Les quarante premiers négociants à l'emprunt forcé de l'an II

Contribution en livres	Nom	Spécialités	Origine étrangère
149 000	Weltner, Jean-Philippe	Commissionnaire	Allemand
138 129	Dacosta & fils, Antoine	Banquier	Nation portugaise
125 796	Streckeyen, Jean-Georges	Commissionnaire	Allemand
112 000	Peixotto-Beaulieu, Samuel	Banquier	Nation portugaise
107 038	Bonnaffé, François	Armateur, assureur	
106 494	Mestre, Étienne	Commissionnaire	
90 000	Von Hemert	Commissionnaire	Allemand
86 735	Portal, Larroder & Cie	Commissionnaire	Allemand
83 646	Bethmann, J.J.	Commissionnaire	Allemand
73 500	Toebaerts frères	Commissionnaire	Allemand
45 448	Johnston, Nathaniel	Commissionnaire	Irlando-écossais
44 609	Laffon veuve de l'ainé	Armateur	
43 368	Van Dhoren fils	Commissionnaire	Allemand
43 000	Weiss	Commissionnaire	Allemand
40 763	Duffour, Martin	Armateur, commissionnaire	
40 717	Cazamajor veuve	Négociant	
40 710	Gautier, Jean-Élie	Armateur, commissionnaire	
39 910	Texier, Pierre	Armateur, commissionnaire	
39 727	Jona Jones	Commissionnaire	Américain
38 700	Cezac, Henri-Louis	Négociant	
38 691	Lajard, Pierre	Armateur	
35 644	Duret, Paul	Commissionnaire	
34 908	Camescasse, Jean	Armateur, comm., assureur	
33 807	Rodrigues & fils	Banquier	Nation portugaise
33 192	Schalch, Jean-Conrad	Commissionnaire	Allemand
32 278	Menguin, Jean	Courtier	
31 396	Dubert, Guillaume	Courtier	
31 356	Ravesie fils aîné	Armateur et marchand cordier	
31 000	Vignes, Hugues	Armateur et commissionnaire	
30 582	Laroque veuve	Négociant	
30 333	Gernon, Christophe	Armateur	Irlandais
30 269	Dupuch, Jean	Commissionnaire	
29 075	Changeur, Pierre	Armateur, assureur	
27 928	Pereire, J.B.	Agent de change	Nation portugaise
27 604	Balguerie, Louis	Commissionnaire	

66 ADG, 3E 21651, Rauzan, 24 floréal an VIII. Les sommes sont bien exprimées en francs.

Contribution en livres	Nom	Spécialités	Origine étrangère
26 428	Pereire, Isaac	Agent de change	Nation portugaise
26 082	Raba, Jacob-Henriques	Armateur, banquier, assureur	Nation portugaise
26 082	Raba Gabriel-Salomon	Armateur, banquier, assureur	Nation portugaise
26 082	Raba, Aaron-Henriques	Armateur, banquier, assureur	Nation portugaise
25 969	Meynicken, Georges-Daniel	Commissionnaire	Allemand

L'emprunt forcé de l'an II fournit un instantané de la hiérarchie des fortunes à la veille de la guerre maritime et des malheurs qui l'accompagnèrent⁶⁷. La liste des quarante premiers imposés résume de manière éclatante la réussite des membres les plus dynamiques des communautés marchandes étrangères à Bordeaux dans la seconde moitié du XVIII^e siècle.

372 Les représentants des communautés étrangères détiennent les quatre premières places ; sur les dix premiers, ils sont huit, et vingt et un sur les quarante qui acquittent plus de 25 000 livres. La composition reflète le cosmopolitisme déjà décrit avec dix Allemands, huit israélites de la « nation portugaise », un Irlandais, un Écossais dont la famille s'était installée en Irlande au XVII^e siècle, et même un Américain.

Ayant atteint les sommets de la fortune, les négociants des communautés étrangères, accédèrent à la reconnaissance sociale et à la notabilité, mais dans certaines limites. Ainsi, les juifs ne pouvaient exercer aucune fonction officielle. Malgré leur implication dans le commerce avec les Antilles, ils y étaient à peine tolérés et ne pouvaient y posséder des terres avec les mêmes droits que les autres Français. Mais des exceptions étaient toujours possibles. Ce fut le cas d'Abraham Gradis, qui s'était retrouvé, par défaut de paiement de ses créanciers, propriétaire de plusieurs habitations à Saint-Domingue et à la Martinique. Grâce à l'appui de Maurepas et de Sartine, les lettres patentes de 1779 reconnaissant qu'il avait servi le roi « avec la distinction et la probité la plus signalée » lui accordèrent tous ces droits⁶⁸. Les étrangers, pas plus que les juifs, ne pouvaient accéder à la Jurade. Mais, quand le même Abraham Gradis fut près de mourir, les jurats défendirent de faire sonner la « Grosse cloche » et même de faire tirer le canon le jour de la Saint-Jean, pour que le bruit ne l'importunât pas, car sa demeure était voisine de l'Hôtel de Ville⁶⁹ !

En revanche, la bourgeoisie était ouverte à tous aux mêmes conditions que pour les Français. Le Hollandais Michel Merman devint ainsi bourgeois de Bordeaux quelques années à peine après son arrivée, en 1603. Du fait de leur judaïsme affiché, on ne trouve cependant que quatre juifs reçus bourgeois entre 1679 et

67 ADG, 4L 117, Rôle de l'emprunt forcé de l'an II.

68 Jean de Maupassant, *Un grand armateur de Bordeaux, Abraham Gradis (1699?-1780)*, op. cit., p. 146.

69 *Ibid.*, p. 150.

1760⁷⁰. Au XVIII^e siècle, des Hollandais comme Richard de Meyère, Pierre et François de Kater, des Irlandais comme les frères Maccarthy ou Jean-Valentin O'Quin, des représentants de la communauté germanique comme les frères Baas ou Jean-George Streckeyen deviennent à leur tour bourgeois de Bordeaux. En 1779, une notice élogieuse accompagne le nom de ce dernier sur le livre des bourgeois. Elle précise que :

Habitant de cette ville, il a été reçu bourgeois d'icelle en considération des preuves qu'il a donné de son zèle pour les intérêts et de son attachement au bien de la ville, et pour l'en récompenser, autant qu'il est au pouvoir de M.M. les Jurats qui, étant certains par eux-mêmes et informés des bonnes vie et mœurs du dit sieur Streckeyen, l'ont dispensé de faire enquête et ont reçu son serment au cas requis et accoutumé.

Né à Bâle en 1715, il s'était installé à Bordeaux, façade des Chartrons, vers 1750. Il y devint consul du roi de Prusse et exerça la fonction par intermittence au moins jusqu'en l'an V⁷¹.

Si les fonctions municipales leurs sont fermées, les négociants étrangers naturalisés investissent massivement la charge de trésorier de l'hôpital Saint-André, fonction onéreuse mais jugée indispensable pour aller plus loin dans la carrière des honneurs. Sur les douze places de trésoriers à pourvoir chaque année, deux sont presque toujours occupées par un représentant des communautés étrangères. En 1789, ils sont même trois : Mathieu-Jacques Stuttenberg, Chrétien-Christophe Bentzien et Daniel-Vincent Pohls. Les fonctions de directeur à la chambre de commerce ou de juge et consul de la Bourse ne sont pas inaccessibles non plus, mais les élus sont plus rares⁷². Ainsi, entre 1761 et 1789, on ne trouve que trois représentants des communautés étrangères sur les quatre-vingt-dix directeurs élus⁷³ : Aman Baas en 1772, Richard de Meyère en 1776 et Jean-Valentin O'Quin en 1778. Les fonctions de consul sont occupées par les précédents ainsi que par les de Kater et les Maccarthy. En revanche, celles de juge échappent toujours aux étrangers.

70 *Ibid.*, p. 18.

71 Alfred Leroux, *La Colonie germanique de Bordeaux*, *op. cit.*, p. 101 et 147.

72 À Bordeaux, un noyau restreint des principaux négociants membres en exercice et anciens membres renouvelle chaque année la moitié des six directeurs, deux des quatre consuls et le juge. Ce dernier, comme les consuls, siège de plein droit, avec une place prééminente, à la chambre de commerce.

73 Françoise Neel, *Les Carrières des marchands de Bordeaux au XVIII^e siècle*, mémoire de maîtrise, Université Michel de Montaigne – Bordeaux 3, 2002, annexes, p. 27-29 et 230-246.

Il apparaît donc clairement que les négociants étrangers ont participé de manière déterminante au dynamisme et à la réussite du commerce de Bordeaux. Le XVIII^e siècle a favorisé leur rôle en faisant de ce port la principale place de redistribution d'un commerce colonial auquel ils n'avaient pas directement accès. En ruinant les positions de Bordeaux dans le commerce de redistribution, la Révolution et l'Empire auraient pu compromettre la force et la pérennité de ces communautés. Mais si nombre de leurs sociétés disparaissent dans la tourmente révolutionnaire, c'est aussi le sort des entreprises de négociants français. Ce qui compte, c'est que le processus de renouvellement permanent des hommes et des entreprises ne tarit pas. Le recensement de 1808, établi en vue de l'organisation du Consistoire et de la fixation définitive des noms de famille des israélites, donne soixante-six négociants ou agents de change, et près de cent quatre-vingts individus recensés comme « marchands »⁷⁴. Sur les trente-huit sociétés britanniques de 1787, treize seulement survivent à la première phase des *french wars* et sont encore présentes en 1800, mais de nouvelles entreprises s'installent malgré tout durant la Révolution et l'Empire et surtout après 1815, si bien que, sous la Restauration, on compte encore une trentaine de sociétés britanniques à Bordeaux. Le dynamisme est encore plus grand chez les Allemands : une nouvelle vague migratoire arrive à partir de l'Empire et, sur les quarante entreprises de 1823, sept seulement datent d'avant la Révolution. Ces entreprises bénéficient des relations commerciales développées durant la période du Grand Empire et de la rentabilité accrue d'un commerce du vin qui, à côté de la vente en primeur, développe toujours davantage l'élevage des grands crus. C'est à cette époque que les Chartrons deviennent de plus en plus un quartier germanique. Les descendants de ces négociants, qui avaient fait la fortune de Bordeaux au siècle des Lumières, s'intègrent progressivement et totalement à la société bordelaise. Au XIX^e siècle ils accèdent à la mairie⁷⁵. Certaines familles comme les Beÿerman, les Schröder – Schÿler, les Barton, les Johnston, les Lawton, sont encore bien présentes et très actives dans le Bordeaux d'aujourd'hui.

74 Jean Cavignac, *Dictionnaire du judaïsme bordelais aux XVIII^e et XIX^e siècles*, op. cit., p. 201-235 ; résumé du *Registre de déclaration des personnes du culte hébraïque pour l'adoption ou la conservation de leurs noms et prénoms, 1808-1810*.

75 David Johnston en 1838, Alexandre de Bethmann en 1867, Albert Brandenburg en 1878.

LES NÉGOCIANTS ÉTRANGERS DE LA ROCHELLE AU XVIII^e SIÈCLE

Brice Martinetti

Docteur en histoire de l'université de La Rochelle

La bibliographie scientifique consacrée aux communautés étrangères des villes-ports à l'époque moderne est aujourd'hui des plus riches. Depuis un quart de siècle et l'élan insufflé par la grande synthèse dirigée par Yves Lequin¹, de nombreux ouvrages et colloques s'ensemençant mutuellement ont affiné notre compréhension des rôles joués par les non-nationaux, notamment dans les villes maritimes d'Europe occidentale². Incontestablement, comme la forte proportion d'étrangers y résidant répond aux logiques de fonctionnement économique développées sous l'Ancien Régime, elle constitue dès lors un véritable révélateur de l'imbrication des villes portuaires dans un système d'échanges s'internationalisant toujours plus, qu'encadre un capitalisme relationnel sans réelle frontière.

L'écho d'une présence étrangère trouve à La Rochelle une résonance toute particulière. Il n'est pas inutile de rappeler qu'aux XII^e et XIII^e siècles, la capitale *ex nihilo* de l'Aunis ne doit son fulgurant essor qu'au recours aux allogènes attirés par de larges privilèges fiscaux, qu'il s'agisse de migrants originaires des provinces voisines ou de contrées situées hors du royaume³. Se renforçant

- 1 Yves Lequin (dir.), *La Mosaïque France. Histoire des étrangers et de l'immigration en France*, Paris, Larousse, 1988.
- 2 Parmi l'imposante bibliographie scientifique récemment dévolue à cette question, citons notamment : Richard Lawton et Robert Lee (dir.), *Population and Society in Western European Port-Cities, c. 1650-1939*, Liverpool, Liverpool University Press, 2002 ; Franco Angiolini et Daniel Roche (dir.), *Cultures et formations négociantes dans l'Europe moderne*, Paris, Éditions de l'EHESS, 1995 ; Guy Saupin (dir.), *Villes atlantiques dans l'Europe occidentale du Moyen Âge au xx^e siècle*, Rennes, PUR, 2006, p. 151-239 ; Mickaël Augeron et Pascal Even (dir.), *Les Étrangers dans les villes-ports atlantiques. Expériences françaises et allemandes, xv^e-xix^e siècle*, Paris, Les Indes savantes, 2010 ; Mathias Tranchant (dir.), *Au risque de l'étranger : le protéger et s'en protéger dans les sociétés littorales de l'Europe atlantique au Moyen Âge et à l'époque moderne, Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest*, t. 117, 2010.
- 3 En 1130-1131, pour répliquer à la révolte de son vassal Isembert, le duc Guillaume X conquiert Châtelaillon et transfère la capitale de l'Aunis à La Rochelle. Pour favoriser l'essor économique et démographique de la ville *ex nihilo*, plusieurs facilités fiscales sont accordées, amenant nombre de marchands, d'artisans et de professionnels de la mer à s'installer dans la ville à l'année.

progressivement au gré des guerres et des négociations, ces facilités attirent un nombre croissant d'étrangers venus des Flandres, d'Angleterre, d'Espagne, du Portugal et d'Italie, redistribuant le vin et le sel – les deux piliers de l'économie rochelaise au Moyen Âge – par un grand cabotage de la Méditerranée à la mer du Nord⁴. Du petit village de pêcheurs à l'un des plus importants centres de redistribution à l'international, La Rochelle doit ainsi une part décisive de sa croissance à ses étrangers. Malgré le désastre du Grand Siècle de 1627-1628, les étrangers sont toujours présents en masse à La Rochelle durant la seconde modernité : les réseaux entretenus avec les pays d'Europe du Nord sont toujours vivaces et se trouvent facilités par la domination des grands marchands régnicoles partageant une même confession réformée. Faisant des marchés américains sa préoccupation première, la ville s'appuie sur ses commissionnaires non nationaux pour entretenir un commerce européen essentiel à l'approvisionnement des colonies et à la traite de captifs qui restent l'apanage des Français. L'étranger est ainsi un maillon indispensable entre le grand cabotage continental et le commerce océanique. Ce partage des marchés faisant florès, La Rochelle devient le premier port de France pour le commerce avec les colonies sous le ministère de Colbert. En 1705 et 1708, le volume des armements pour les Antilles dépasse le meilleur chiffre connu pour le port au xvii^e siècle et la meilleure moyenne du siècle des Lumières⁵.

Au xviii^e siècle, La Rochelle est une ville bigarrée, du fait de toutes les nations qui y sont représentées. Cette construction identitaire a déjà été mise en exergue grâce à l'imposant travail de démographie réalisé par Jean-Charles Volkmann⁶. Nous avons alors affaire à une immigration essentiellement nord-européenne, preuve du basculement du centre de gravité de l'Europe marchande du Sud vers le Nord. Les Néerlandais, Irlandais et les ressortissants des États allemands sont ici les plus en vue et se répartissent entre le commerce, les métiers d'art, le raffinage du sucre et la distillation des eaux-de-vie. Quelques Suisses investissent les métiers de bouche – un important groupe de pâtisseries venus des Grisons ayant pignon sur rue – ou sont d'anciens soldats du régiment d'Aulbonne établi en dehors des fortifications⁷. Les Italiens sont pour la plupart des professionnels de la mer :

4 La lecture de la thèse de doctorat de Mathias Tranchant, désormais éditée aux Presses universitaires de Rennes, est indispensable pour comprendre l'évolution du port de La Rochelle et son commerce durant le Moyen Âge : Mathias Tranchant, *Le Commerce rochelais à la fin du Moyen Âge*, Rennes, PUR, 2003.

5 Olivier Pétré-Grenouilleau, *Les Négoces maritimes français, xvii^e-xx^e siècle*, Paris, Belin, 1997, p. 53.

6 Jean-Charles Volkmann, *L'Évolution de la population et les comportements démographiques de La Rochelle au xviii^e siècle : 1715-1792*, mémoire de maîtrise en histoire, Université Michel de Montaigne – Bordeaux 3, 1982.

7 Claude Laveau, *Le Monde rochelais, des Bourbons à Bonaparte*, La Rochelle, Rumeur des Âges, 1988, p. 37.

originaires de Gênes, Venise et Livourne, ils représentent 40 % des étrangers de la flotte aunisienne au XVIII^e siècle⁸. À cela s'ajoute une poignée de Portugais, d'Espagnols, d'Anglais et de migrants issus des royaumes du nord de l'Europe, mais aussi des hommes et des femmes de couleur ramenés d'Afrique et des îles à sucre, avant tout destinés à l'apprentissage d'un métier plutôt qu'à la domesticité, contrairement à ce qui se passe à Paris ou Bordeaux⁹. Il convient de ne pas oublier non plus les « sauvages » amérindiens, arrivés du Nouveau Monde dans le sillage de commerçants, de militaires ou d'ecclésiastiques rentrés en France. Pour la plupart enfants ou adolescents de sexe féminin, ces Amérindiens débarqués à La Rochelle ont une durée de séjour et un devenir difficiles à évaluer¹⁰.

Si les étrangers investissent nombre de métiers de l'artisanat et de la mer, formant un agrégat humain très diversifié, quelques dizaines d'entre eux s'incorporent au milieu des grands entrepreneurs du commerce international, principale élite de La Rochelle au XVIII^e siècle. Bien qu'ils forment la minorité de l'effectif des non-nationaux résidant en ville, ce sont eux qui ont le plus grand impact sur l'économie rochelaise, tant pour leurs qualifications professionnelles et leurs réseaux que pour la durée de leur séjour. En mobilisant les résultats issus d'une thèse récemment soutenue¹¹, cet article se propose de saisir la place prise par les étrangers au sein du milieu négociant rochelais du XVIII^e siècle. Outre une pesée numérique de ces étrangers appartenant au grand commerce, ce sont bien les questions de leur acceptation par les régnicoles et de leur volonté d'intégration qui nous intéresseront ici le plus, à l'échelle du monde marchand comme à celle de la société rochelaise dans son ensemble. Dans le même temps, nous ne manquerons pas de souligner l'apport qualitatif de cette immigration grâce à l'entretien des réseaux transnationaux et les transferts culturels et techniques qu'ils opèrent.

IMMIGRATION ÉTRANGÈRE ET DYNAMISME DU GRAND COMMERCE ROCHELAIS

Au XVIII^e siècle, La Rochelle est une ville-port où se mêlent des candidats à la réussite issus d'horizons divers. La présence d'étrangers au sein du

- 8 Thierry Sauzeau, « Entre nomades et "habitués" : les marins étrangers sur la flotte marchande à La Rochelle et Rochefort à la fin du XVIII^e siècle », dans Mickaël Augeron et Pascal Even (dir.), *Les Étrangers dans les villes-ports atlantiques*, op. cit., p. 88-90.
- 9 Erick Noël, « Noirs et gens de couleur dans les villes de l'Ouest de la France au XVIII^e siècle », dans Guy Saupin (dir.), *Villes atlantiques dans l'Europe occidentale du Moyen Âge au XX^e siècle*, op. cit., p. 221-223.
- 10 Mickaël Augeron, « Les oubliés de l'histoire : des Amérindiens en terre picto-charentaise », dans Mickaël Augeron, Dominique Guillemet, Alain Roy et Marc Saint-Hilaire (dir.), *Sur les traces de la Nouvelle-France en Poitou-Charentes et au Québec*, La Crèche, Geste Éditions, p. 84-85.
- 11 Brice Martinetti, *Les Négociants rochelais au XVIII^e siècle. Formations, évolutions et révolutions d'une élite*, thèse de doctorat en histoire, Université de La Rochelle, 2012, 4 vol.

commerce rochelais est souhaitée, soutenue même par une politique étatique encourageant leur installation dans le but de renforcer les échanges maritimes du royaume, synonymes de rentrées fiscales. Incontestablement, il existe un lien de dépendance entre le fonctionnement du capitalisme relationnel d'Ancien Régime et le recours à l'interlocuteur étranger.

Un milieu négociant naturellement ouvert aux nouveaux venus

378

Au cours d'un XVIII^e siècle où le commerce est avant tout fondé sur une relation de confiance au-delà des frontières, l'installation d'étrangers dans un port permet de consolider les réseaux commerciaux ; ils deviennent dès lors des partenaires incontournables pour les régnicoles¹². Leur compréhension des pratiques commerciales et leur connaissance des produits des pays étrangers et français simplifie les échanges. Leur présence à l'année facilite la connaissance réciproque entre les commanditaires et les clients, et permet de dépasser la simple relation épistolaire : ils deviennent dès lors les dépositaires d'un capital de confiance transnational et sécurisent les transactions. Les étrangers amènent avec eux leur réseau professionnel, dont les Français peuvent dès lors profiter¹³. Les liens tissés ont aussi un impact sur la formation des successeurs amenés à reprendre les maisons de commerce familiales : les négociants profitent de leurs réseaux pour placer en apprentissage leurs fils dans des maisons de commerce situées à l'étranger, une habitude fort répandue qui repose sur un mécanisme de réciprocité. C'est ainsi que de nombreux négociants rochelais envoient leur progéniture à Amsterdam, Hambourg, Genève, Lausanne ou encore Londres, accueillant en retour les fils de négociants étrangers. Dans ces échanges, les affinités confessionnelles jouent un rôle décisif, les séjours servant autant à l'instruction religieuse qu'à la formation professionnelle. Enfin, du fait d'un effritement continu de ses éléments pour cause de mobilité géographique, de faillite ou de sortie par le haut, le milieu négociant n'a d'autre choix que d'accepter l'installation d'entrepreneurs nés en dehors de La Rochelle, afin que son effectif se maintienne. Ces candidats à la réussite viennent alors des provinces limitrophes, de Saintonge surtout, mais aussi de l'étranger. Loin d'être l'incarnation du danger venu de la mer qui pouvait prévaloir au Moyen Âge, l'étranger est ainsi un partenaire privilégié et, nécessité de commerce oblige, la ville-port a une inclination toute naturelle à l'accepter.

12 Voir à ce sujet Pierre Jeannin, « Les pratiques commerciales des colonies marchandes étrangères dans les ports français (XVI^e-XVIII^e siècles), dans Paul Butel et Louis M. Cullen (dir.), *Négoce et industrie en France et en Irlande aux XVIII^e et XIX^e siècles*, Paris, CNRS Éditions, 1980, p. 9-16.

13 Citons l'exemple de Pierre-Jean Van Hoogwerff, originaire d'Amsterdam : son frère Paul-Gérard, résidant à La Haye, Utrecht et Saint-Petersbourg, lui procure différentes affaires dont profite directement la famille Belin avec laquelle il est allié par les affaires et le sang.

L'importance numérique d'un groupe complémentaire

Les étrangers représentent près de 11 % de l'effectif total des négociants de La Rochelle au XVIII^e siècle, soit 80 étrangers parmi les 738 individus comptabilisés entre la décennie 1710 et les révoltes coloniales¹⁴. Si de prime abord le nombre de négociants installés à La Rochelle peut paraître faible, précisons que la population de la capitale aunisienne stagne tout au long du siècle à environ 18 500 habitants et ne peut, de ce fait, être comparée à celle de Bordeaux ou de Nantes. Indiquons aussi que ce pourcentage renvoie à des négociants étrangers nés en dehors des frontières du royaume de France, mais aussi à certains de leurs enfants nés à La Rochelle et restés fidèles à leur pays d'origine. Nous reviendrons par la suite sur cette attitude engendrant une difficulté à définir qui est étranger et qui ne l'est plus. Pour la plupart, il s'agit de « petits » négociants placés sur le créneau du commerce par cabotage : exportant vers leur pays d'origine les produits coloniaux ramenés à La Rochelle par leurs homologues de nationalité française comme le sucre, le café, le coton ou l'indigo, ils importent en retour des produits destinés à l'avitaillement des colonies ou à la traite, comme les étoffes, le goudron, le fer, ou encore quelques produits alimentaires tels le bœuf salé ou le beurre. Dans une place maritime sous forme de centre de redistribution, le négociant étranger forme ainsi un maillon indispensable entre le commerce colonial et le grand cabotage européen. D'autres étrangers se hissent toutefois parmi les plus grands négociants de La Rochelle. Le négrier Pierre-Jean Van Hoogwerff, par exemple, pesait quasiment deux millions de livres avant que les révoltes coloniales ne le privent de nombreuses créances actives¹⁵.

Le déclin de l'attractivité rochelaise dans la seconde moitié du XVIII^e siècle

Reste que, sous une approche évolutive, le nombre d'étrangers intégrés au milieu des entrepreneurs du grand commerce tend à fléchir durablement au cours du XVIII^e siècle. En se penchant sur l'origine géographique de 224 nouveaux venus dans le négoce rochelais entre 1715 et 1793, on constate que les étrangers se hissent à hauteur de 15,62 % du corpus. Toutefois, en

14 Il s'agit ici de véritables négociants dont les trajectoires de vie ont été reconstituées par une approche prosopographique et grâce au dépouillement de plus de 10 000 documents d'archives, dont 8169 actes notariés. Cette méthodologie permet de retirer tous les individus comptabilisés à tort parmi l'élite économique, comme les simples marchands en gros et les usurpateurs du qualificatif de « négociant ».

15 Estimation réalisée à l'appui de documents notariés et d'écrits du for privé : Archives départementales de la Charente-Maritime (désormais ADCM), 3 E 35/21, dépôt du testament holographique de Pierre-Jean Van Hoogwerff (1813), notaire Herard, acte n° 514, fol. 2 v° ; 3 E 1703, partage successoral d'Élisabeth Belin (1792), notaire Delavergne fils, acte non numéroté, fol. 4 v° ; 3 E 35/21, inventaire après décès de Pierre-Jean Van Hoogwerff (1813), notaire Herard, acte n° 368, fol. 24 r° à 25 r° ; 4 J 2848, lettre de Pierre-Jean Van Hoogwerff à Paul-Gerard Van Hoogwerff à La Haye (28 avril 1792), fol. 13 v°.

partageant ces nouvelles arrivées avec la guerre de Sept Ans pour césure, ce pourcentage passe de 19,38 % dans la première moitié du siècle à 10,53 % dans la seconde. Ce fléchissement s'explique sans nul doute grâce au rapport de dépendance entre la dynamique commerciale et l'attractivité démographique de la capitale de l'Aunis. Si La Rochelle est encore en bonne position parmi les ports de commerce français au début du XVIII^e siècle, la ville ne cesse de perdre de sa vitalité face à la concurrence toujours plus accrue de ses voisins bordelaise et nantaise pour le commerce colonial, mais aussi de Tonnay-Charente et Marans pour celui du grain et des eaux-de-vie. Au-delà du fait que le vieux port souffre de graves problèmes d'infrastructures et d'un arrière-pays aux capacités limitées, La Rochelle pâtit des mauvais choix de son élite commerciale : la perte du Canada cause de très nombreuses faillites¹⁶ dans une ville qui avait concentré le quart de son commerce avec la colonie¹⁷. Par la suite, à défaut d'une diversification des activités et des créneaux de marchandises, la trop forte mobilisation de capitaux vers le commerce négrier¹⁸ et l'investissement quasi exclusif dans la colonie de Saint-Domingue relèvent d'une vision à court terme qui engendre la chute de La Rochelle, sitôt les colonies soulevées et l'interdiction de la traite proclamée. La perte de son dynamisme commercial engendrant une baisse de son attractivité démographique, La Rochelle est à bout de souffle et entrevoit la fin d'un cycle colonial débuté depuis presque trois siècles : en témoigne la chute du nombre d'étrangers venant s'intégrer au milieu du grand commerce international dans la seconde moitié du XVIII^e siècle.

ORIGINES GÉOGRAPHIQUES ET SOCIOPROFESSIONNELLES DES NÉGOCIANTS ÉTRANGERS

Partant du postulat qu'il est possible de lire une ville portuaire grâce à ses communautés étrangères – les flux migratoires traduisant le plus souvent la géographie commerciale de la ville d'accueil –, il n'est guère étonnant de constater une domination des Européens du Nord parmi les négociants étrangers de La Rochelle au XVIII^e siècle. Héritage du XVII^e siècle, la forte proportion de négociants originaires du nord de l'Europe illustre pleinement les

¹⁶ À titre d'exemple, Pierre Blavout, grand négociant catholique avec le Canada, doit faire face à 219 créanciers, et accuse 740 livres de dettes en 1766.

¹⁷ Pour une synthèse du commerce de La Rochelle avec le Canada, voir Mickaël Augeron et Didier Poton, « La Rochelle "port canadien". Le négoce protestant et le grand commerce canadien : bilan historiographique, bilan de la question, perspectives de recherche », dans Philippe Joutard et Thomas Wien (dir.), *Mémoire de Nouvelle-France. De France en Nouvelle-France*, Rennes, PUR, 2005, p. 107-120.

¹⁸ Il faut souligner qu'à La Rochelle, résolument esclavagiste, l'enjeu du commerce négrier est peut-être plus grand qu'ailleurs : au cours des années 1780, le nombre de navires négriers représente jusqu'à 58 % du total des bâtiments armés dans le port pour l'étranger (Jean-Michel Deveau, *La Traite rochelaise*, Paris, Karthala, 1990, p. 44).

stratégies commerciales entretenues par la ville. À l'inverse de ce qu'il est possible d'observer au Moyen Âge, bien peu de représentants des nations méridionales de l'Europe, qu'ils soient catholiques ou juifs, s'intègrent au négoce. Aucun Italien n'est recensé parmi l'effectif négociant et ceux qui embrassent une carrière dans la marchandise sont pour la plupart itinérants¹⁹. De même, on ne trouve aucun Espagnol. Parmi une poignée de Portugais, le négociant le plus opulent est Daniel Moraes qui dispose notamment de 138 000 livres à la Banque de Londres à sa mort en 1758²⁰. Plus au nord, les Suisses forment une petite communauté forte de quelques personnages d'envergure comme les frères négriers Emmanuel et Nicolas Weis, nés à Bâle et descendants d'une famille de la noblesse autrichienne. Quand le fils d'Emmanuel, Conrad-Achille, est nommé en 1786 consul général de sa majesté impériale de Prusse en Aunis, ses lettres de service précisent que sa famille aurait été anoblie en 1561²¹.

Les Néerlandais, première communauté étrangère du négoce rochelais

La principale filière d'arrivée des négociants étrangers est incontestablement celle des Provinces-Unies : les Néerlandais forment environ 5 % du total de l'effectif négociant de La Rochelle au XVIII^e siècle. Cette première place s'explique tout naturellement par le rôle tenu par les Néerlandais dans l'économie du port dès le XVII^e siècle : comme à Bordeaux²², ils assurent une très large part des opérations de cabotage permettant d'alimenter le nord de l'Europe en produits coloniaux, en vin, en eau-de-vie et en sel. Selon Marcel Delafosse, il s'agit du groupe étranger le plus nombreux au XVII^e siècle : « En 1657 une liste des sujets des Provinces Unies énumère seize Hollandais, cinq Zélandais, et un Frison, tous marchands trafiquant ici²³ ». Fait révélateur, il existe à La Rochelle le fameux « canton des Flamands » où se réunissent les négociants avant la construction de l'hôtel de la Bourse, preuve que cette migration néerlandaise marque de son empreinte la cité. Dans la première moitié du XVIII^e siècle, arrivent progressivement Abraham Barels et Paul Barnège d'Amsterdam, Nicolas Schaaff de Vlieland – en 1738, à l'âge de 13 ans²⁴ –, Conrad Van Schellebeck de Dordrecht, Jean Van Somergem de La Haye, auxquels nous pouvons rajouter Jean Dreyer, Charles Van Couwenhoven,

19 Claude Laveau, *Le Monde rochelais, des Bourbons à Bonaparte*, op. cit., p. 37.

20 ADCM, 3 E 2186, inventaire après décès de Daniel Moraes (1759), notaire Pourajaud, acte non numéroté, fol. 11 r^o.

21 Archives communales de La Rochelle, E supplément 46, lettres de service de Conrad-Achille Weis, consul de sa majesté impériale de Prusse en Aunis (1786).

22 Christian Huetz de Lempis, *Géographie du commerce de Bordeaux à la fin du règne de Louis XIV*, Paris/La Haye, Mouton, 1975, p. 535-537.

23 Marcel Delafosse (dir.), *Histoire de La Rochelle* [1985], Toulouse, Privat, 2002, p. 190.

24 Déduction faite des informations obtenues par son contrat de mariage (ADCM, 3 E 763, contrat de mariage entre Nicolas Schaaff et Judith-Françoise Vivier [1764], notaire Crassous père, acte non numéroté, fol. 1 r^o).

Abraham Domus et bien sûr Gerard et Abraham Van Hoogwerff, père et oncle du bien connu Pierre-Jean Van Hoogwerff. S'ajoutent ceux déjà établis dans la cité au xvii^e siècle comme les Delacroix, les Claëssen ou les Vandermeer, mais aussi les Danois avec les Noordingh. Tous ces négociants ou presque sont issus de la filière marchande et témoignent d'une forte reproduction professionnelle intergénérationnelle. Acquis à la Réforme, ils renforcent simultanément le poids des protestants dans l'ensemble de l'effectif négociant de la ville²⁵.

Une communauté irlandaise dominée par la noblesse

Les Irlandais forment la seconde communauté étrangère intégrée au milieu négociant rochelais du xviii^e siècle et, abstraction faite de Jean Macarell (ou MacArell), négociant originaire d'Écosse condamné un temps à une peine de galère²⁶, ils sont les seuls représentants des îles Britanniques. Contrairement à ce qu'il est possible d'observer sous le règne de Louis XIV, aucun Anglais ne figure parmi l'effectif négociant rochelais du xviii^e siècle²⁷. Si quelques-uns sont fils de négociants ou de marchands, la plupart sont issus de la noblesse « débarquée » irlandaise, arrivée en France entre les guerres des Trois Royaumes gagnées par Oliver Cromwell, la Glorieuse Révolution et la victoire de Guillaume d'Orange sur les réfractaires jacobites d'Irlande²⁸. Du fait d'une plus

382

25 Parmi les négociants dont nous connaissons la religion, 47,3 % sont des réformés ; ce pourcentage n'est qu'un minimum puisque l'identification religieuse n'a pas été possible pour 21,8 % du groupe. En outre, selon John G. Clark, seules deux familles catholiques se trouvent parmi les seize familles les plus importantes pour le commerce maritime, respectivement à la quatorzième et quinzième place, et seules huit familles catholiques se dénombrent parmi les vingt-six premières familles pour ce qui a trait au commerce global (John G. Clark, *La Rochelle and the Atlantic Economy during the Eighteenth-Century*, Baltimore, The John Hopkins University Press, 1981, p. 45).

26 Une réquisition de 1719 nous apprend qu'il a été condamné à une peine de galère puis gracié : « a comparu en sa personne Jean Macarel negotiant originaire d'Ecosse de present en cette ville, lequel a dit quil a plu au Roy luy accorder des lettres de rappel de gallere de la peine de quoy il est deschargé. [...] a la faveur desquelles lestres il est restably et restitué dans sa bonne et entiere renommée et dans ses biens non dailleurs confisqués » (ADCM, 3 E 2112, réquisition sollicitée par Jean Macarell [1719], notaire Jarosson, acte n° 24, fol. 1 r°).

27 Au cours d'une précédente recherche visant la seconde moitié du xvii^e siècle, ont été notamment rencontrés Edward Moore, Georges Boyd, Edward Roch ou encore John Holeman, tous grands marchands anglais installés à La Rochelle (Brice Martinetti, *La Culture matérielle des marchands rochelais sous le règne de Louis XIV*, mémoire de master 1, Université de La Rochelle, 2007, vol. 1, p. 37-42).

28 Sur les questions de la noblesse irlandaise immigrée en France et de son intégration à l'élite marchande, voir notamment, parmi une imposante bibliographie : Edward T. Corp (dir.), *L'autre exil : les jacobites en France au début du xviii^e siècle*, Montpellier, Presses universitaires du Languedoc, 1993 ; Patrick Clarke de Dromantin, *Les Réfugiés jacobites dans la France du xviii^e siècle : l'exode de toute une noblesse « pour cause de religion »*, Pessac, Presses universitaires de Bordeaux, 2005 ; Louis M. Cullen, « The Irish Diaspora of the Seventeenth and Eighteenth centuries », dans Nicholas Canny (dir.), *Europeans on the Move: Studies on European Migration, 1500-1800*, Oxford, Clarendon Press, 1994, p. 113-149 ; Paul Butel et Louis M. Cullen (dir.), *Négoce et industrie en France et en Irlande aux xviii^e et xix^e siècles*, op. cit.

faible attractivité économique, ces négociants d'origine noble sont toutefois bien moins nombreux qu'à Nantes ou à Bordeaux. Parallèlement, on pourrait supposer que le poids du protestantisme à La Rochelle ait affaibli le tropisme de la ville à leurs yeux. L'une des familles les plus connues est celle des Butler, qui fait souche grâce à Richard, Robert et Jean. Citons aussi Walter Geoghegan, né dans le comté de Galway, paroisse de Ballindoon. Il est le fils d'Édouard Geoghegan, écuyer, qui se marie en 1751 avec Anne Rabot, fille d'un capitaine de navire²⁹. Arrivé plus tardivement, Antoine de Galwey est né le 29 avril 1728 à Carrick-on-Suir dans le comté de Tipperary³⁰. Il est le fils de John de Galwey, chevalier, seigneur du château de Carrick, et de Marie Ô Maduc. Visiblement, Antoine n'est pas le seul à avoir émigré puisqu'on trouve dans les archives deux de ses frères : Jean, chevalier, négociant à Málaga, et Guillaume-François, révérend père de la Compagnie de Jésus au collège de la Flèche près du Mans. Tantôt appelé « Messire chevalier », tantôt « écuyer négociant en gros », il reste continuellement en lien avec Dublin d'où partent des marchandises qu'il réceptionne à La Rochelle, avec pour associé un certain J. Keily en Irlande³¹. Au cours de son inventaire après décès de 1767, le notaire Delavergne ne trouve pas moins de 370 barils de bœuf salé d'Irlande dans deux magasins³².

Des transferts culturels et techniques importants

Précisons que ces étrangers d'origine néerlandaise et irlandaise ne jouent pas seulement un rôle économique. Ils se rejoignent en effet autour d'un certain nombre de transferts culturels et techniques dont la ville et son arrière-pays profitent. Comme pour l'assèchement des marais avoisinant La Rochelle, l'influence nord-européenne est déterminante pour l'avènement des raffineries, les Néerlandais, et surtout les Hollandais, apportant leur savoir-faire dans la transformation du sucre. Une donnée est suffisante pour souligner l'importance qu'ils acquièrent en ce domaine : sur les cinq premiers propriétaires de raffineries à La Rochelle entre 1650 et 1670, deux sont des grands marchands néerlandais et un autre est Irlandais. Cela n'est pas sans conséquence sur l'immigration, les négociants néerlandais propriétaires de raffineries sollicitant des ouvriers de même nationalité, voire originaires des États allemands. De même, un

29 ADCM, 3 E 2198, contrat de mariage entre Walter Geoghegan et Anne Rabot (1751), notaire Poirel, acte non numéroté.

30 Information obtenue grâce à son contrat de mariage (ADCM, 3 E 760, contrat de mariage entre Antoine de Galwey et Marie-Anne Delabadie [1761], notaire Crassous père, acte non numéroté, fol. 1 r^o).

31 Jean Meyer insiste bien sur cette formule d'association par delà les frontières qui caractérise les immigrés irlandais (Jean Meyer, *L'Armement nantais dans la deuxième moitié du XVIII^e siècle* [1969], Paris, Éditions de l'EHESS, 1999, p. 107).

32 ADCM, 3 E 1678, inventaire après décès d'Antoine de Galwey (1765), notaire Delavergne père, acte n^o 227, fol. 554 r^o.

transfert technique s'observe en ce qui concerne la distillation : bon nombre de négociants irlandais et néerlandais sont propriétaires de domaines englobant des vignes et des distilleries. Leur implication financière et technique dans les vignobles charentais a été depuis longtemps démontrée par Louis M. Cullen³³. Mais cette influence nord-européenne peut aussi être matérielle ; elle est architecturale dans le cas du logis du Boisneau, situé à quelques kilomètres de La Rochelle, l'ancien édifice comportant un pignon à gradins à la hollandaise. Nous noterons aussi une influence littéraire, avec la lecture de plusieurs auteurs des Provinces-Unies, mais aussi picturale, avec le paysagisme. Dès le règne de Louis XIV, il n'est pas rare d'apercevoir chez de grands marchands régnicoles des tableaux « d'influence hollandaise », selon les mots des notaires³⁴.

Une croissance du nombre de négociants d'origine germanique

384 Il reste que cette présence néerlandaise et irlandaise s'amenuise dans la seconde moitié du xviii^e siècle. En effet, à La Rochelle les flux migratoires provenant des Provinces-Unies et d'Irlande tendent à s'interrompre pour laisser place à une arrivée plus importante de négociants originaires des États allemands. Ce renversement migratoire, dû entre autres au changement de conjoncture politique en Irlande et au déclin de la Hollande dans les circuits de redistribution des produits antillais, est alors identique à celui détaillé par Philippe Gardey pour Bordeaux³⁵. Déjà, vers 1740, Wilhelm-Christian Emmerth arrive d'Öhringen dans le comté de Hohenlohe. En 1743, nous le trouvons marié à Marie-Marguerite Lutkens, fille d'un marchand au détail hanovrien installé à La Rochelle³⁶. Après la guerre de Sept Ans arrivent notamment Pierre-Daniel Alaret et Otto Mathiessen d'Hambourg, Louis Fort de Cottbus, Jacob Lambertz, Jean Lankeneau, Hermann et Jacob-Frédéric Wilckens de Brême ainsi que Gottfried-Abraham de Heimbach (Von Heimbach) de Francfort. Beaucoup sont issus de la marchandise, mais d'autres sont aussi fils de professions libérales ou de bourgeois rentiers. Acquis à la Réforme à l'instar des Néerlandais, ils renforcent pareillement la domination des protestants sur le grand commerce rochelais. Enfin, si nous constatons la présence de nombreux Allemands parmi les effectifs des raffineries, beaucoup arrivent à La Rochelle pour être commis de négociants. On trouve, par

33 Louis M. Cullen, *The Brandy Trade under the Ancien Régime: Regional Specialisation in the Charente*, Cambridge, Cambridge University Press, 1998.

34 Brice Martinetti, *La Culture matérielle des marchands rochelais sous le règne de Louis XIV*, *op. cit.*, vol. 1, p. 112.

35 Philippe Gardey, *Négociants et marchands de Bordeaux de la guerre d'Amérique à la Restauration (1780-1830)*, Paris, PUPS, 2009, p. 137.

36 ADCM, 3 E 742, contrat de mariage entre Wilhelm-Christian Emmerth et Marie-Marguerite Lutkens (1743), notaire Crassous père, acte non numéroté, fol. 1^o.

exemple, Hans Cramberger de Ratisbonne chez Noordingh, Simon König de Brême chez son compatriote Lambertz, Karig d’Hambourg chez Wilckens, ou encore Bramin de Cologne chez Weis.

ENTRE VOLONTÉ DE NATURALISATION ET FIDÉLITÉ À SES ORIGINES

D’évidence, les négociants étrangers forment à La Rochelle l’un des premiers maillons entre le grand cabotage européen et le commerce transocéanique. Cette réalité historique n’est toutefois pas suffisante pour envisager une pleine intégration des étrangers à la société d’accueil. Alors que nombre de négociants étrangers décident de s’installer définitivement à La Rochelle, leurs demandes de naturalisation pourraient former un indice révélateur de leur volonté d’intégration. Force est de constater qu’il existe ici une dichotomie entre, d’un côté, les négociants venus d’Irlande et, d’un autre côté, ceux issus des Provinces-Unies, des États allemands et de Suisse – distinction qui s’explique par la religion, les origines sociales et les situations internes aux pays d’origine.

L’attrait des Irlandais pour les lettres de naturalité

Chez les négociants irlandais, la sollicitation de lettres de naturalité invalidant leur statut d’étranger est une attitude répandue. Si un grand nombre d’entre eux sont issus de la « noblesse débarquée », leur installation en France ne leur conserve pas pour autant la noblesse, mais seulement l’opportunité de quérir par le négoce un niveau de fortune en adéquation avec leur rang. Pour retrouver leur statut social, ils doivent donc devenir sujets du roi de France, d’autant qu’ils n’ont pas forcément intérêt à retourner dans leur pays d’origine. Pour obtenir l’octroi de la naturalité, certains négociants irlandais ne vont donc avoir de cesse de prouver leur bonne pratique de la religion catholique ainsi que leurs origines nobles, mobilisant un faisceau de preuves, surtout des arbres généalogiques contrôlés par des autorités compétentes.

Comme les O’Shiell peuvent le faire à Nantes³⁷, les Butler de La Rochelle sollicitent la couronne de France pour obtenir leur naturalisation. Attestée le 30 novembre 1750, certifiée par l’archevêque de Dublin et quatre évêques, puis contrôlée par Louis-Pierre d’Hozier, juge d’armes de la noblesse de France, la généalogie des Butler nous apprend que ses membres sont issus « de la très noble et très illustre famille de Butler dans la Momonie, autrement le Munster, où elle est encore aujourd’hui en grande distinction, car c’est

37 Étienne Hervé, *Une famille de négociants-armateurs irlandais à Nantes au XVIII^e siècle : les O’Shiell (1689-1799)*, mémoire de maîtrise, Université de Nantes, 2003, p. 34-39.

d'elle que sont sortis les très excellents Ducs d'Ormond, les Comtes de Carick, de Ossory et de Arran les Vicomtes de Mountgarrel et Ikerin et les Barons de Calice et de Dunboyne³⁸ ». Établie dans la ville de Galway vers 1527, la famille prospéra jusqu'à ce que Jean Butler, marié à Jane Bodkin, fille du préfet et gouverneur de Galway, « ne fit aucune difficulté de prendre les armes contre le perfide et rebelle Cromwell, usurpateur des Royaumes d'Angleterre, d'Ecosse et d'Irlande ; et après avoir combattu courageusement et sans relâche pour son Roi, et sa patrie, il perdit enfin ses biens et la vie³⁹ ». Ce Jean Butler ne laissa qu'un fils unique, prénommé Jean, qui fixa en 1675 son domicile à La Rochelle, où il rejoignit Richard Butler, arrivé en 1655, et son neveu Robert, autres négociants⁴⁰. L'histoire de Jean Butler luttant contre Oliver Cromwell et la migration de son fils vers la France expliquent sans nul doute les origines de la devise familiale : « *Depressus extollor* », « Abattu, je me relève »⁴¹. Si la date à laquelle Jean Butler demande ses lettres de naturalité est inconnue, nous savons que Richard Butler sollicite les siennes en 1683, une réponse positive étant enregistrée le 8 juillet 1684 au présidial⁴². Dans le préambule, il est expliqué que

notre bien aymé Robert Butler marchand irlandois demeurant en nostre ville de La Rochelle natif de Rozer en Irlande faisant profession de la Religion catholique apostholique et Romaine nous a exposer quil sest depuis quelques années habitué en notre royaume et y a vescu dans le negosse et trafic de marchandises aveq beaucoup d'honneur et d'integrité et dezirant y finir ses jours il nous a tres humblement supplié luy accorder nos lettres de naturalité⁴³.

Nous ne savons pas si ces lettres de naturalité confirment la qualité noble de Butler. Toutefois, nous pouvons l'envisager car, sous le règne de Louis XIV, la lettre de reconnaissance de noblesse se confond souvent avec la lettre de naturalité⁴⁴. Négociant et chevalier, Antoine de Galwey adopte la même conduite, faisant remonter les origines de sa noble famille au XI^e siècle, si

38 ADCM, 4J 3308, Généalogie et certificat de bonne lignée pour Jacques-Pierre-Charles-Patrice Butler (1760), fol. 8 r^o.

39 *Ibid.*, fol. 10 r^o et 11 r^o.

40 *Ibid.*, fol. 11 r^o.

41 Émile Garnault, *Le Livre d'or de la Chambre de commerce de la Rochelle, contenant la biographie des directeurs et présidents de cette chambre de 1719 à 1891*, La Rochelle, E. Martin, 1902, p. 21.

42 ADCM, B 1329, naturalisation de Robert Butler (1684).

43 *Ibid.*, fol. 1 r^o/v^o.

44 Voir notamment les études de cas sur la noblesse débarquée de Nantes dans Jean Meyer, *La Noblesse bretonne au XVIII^e siècle*, Paris, SEVPEN, 1966, t. 2, p. 1018.

toutefois sa généalogie est exacte⁴⁵. La demande de naturalisation n'est cependant pas réservée aux membres de la noblesse débarquée : ainsi Jacques White, fils de François White, négociant de Limerick, obtient lui aussi ses lettres de naturalité enregistrées à la Chambre des comptes en juin 1719⁴⁶.

Des négociants étrangers protestants qui cultivent leur différence

Chez les négociants néerlandais, allemands ou suisses, la question des lettres de naturalité ne se pose quasiment pas. En effet, la plupart d'entre eux sont fils de marchands, de négociants, de professions libérales ou de bourgeois rentiers, aucune qualité noble n'étant à revendiquer. En outre, la quasi-totalité d'entre eux est de confession protestante. Il n'y a donc aucun intérêt à devenir sujet d'un royaume au sein duquel les protestants sont victimes de persécutions et n'ont aucune existence légale depuis la révocation de l'édit de Nantes. De plus, contrairement à l'Irlande et à sa situation politico-religieuse, il n'y a pas ou peu de crises internes dans les pays d'origine, ce qui laisse donc la porte entrouverte à un retour. N'oublions pas que l'obtention de postes consulaires permet d'acquérir une plus grande protection vis-à-vis des autorités et de profiter d'un réseau politique et économique bien plus important⁴⁷. Les fonctions consulaires, alliant prérogatives politiques, juridiques et économiques qui sont une autre source de prestige, sont de ce fait l'objet de grandes convoitises. C'est ainsi que plusieurs négociants étrangers accèdent tour à tour à des postes de consuls ou de vice-consuls pour l'Europe du Nord, surtout en lien avec le royaume du Danemark et de Norvège, dont on souligne la remarquable densité des services consulaires⁴⁸. Créé en 1734, le consulat danois en Aunis est pour l'essentiel contrôlé par la famille Noordingh de Witt, présente dans la ville dès le xvii^e siècle mais restée fidèle à son pays d'origine. Enfin, notons un véritable attachement de ces négociants étrangers à leur pays natal, plusieurs d'entre eux n'hésitant pas à consigner les actes de naissance de leurs enfants dans les registres des ambassades étrangères, voire à effectuer un voyage pour procéder

45 ADCM, 4 J 1580, généalogie de la famille de Galwey (1765) ; son inventaire après décès contient la mention de « l'arbre généalogique dud. Feu S. de Galwey contenant les armes de sa famille, signé et certifié par Abraham Ogier no^{te} public à Londres le 23 fevrier 1765 et legalisé par son excellence Monsieur le Comte de Guerchy ambassadeur de France auprès de sa majesté Britannique le même jour, scellé du sceau du college de Londres qui a été collé et paraphé des lettres EEEE » (ADCM, 3 E 1678, inventaire après décès d'Antoine de Galwey [1767], notaire Delavergne père, acte n^o 227, fol. 548 v^o).

46 ADCM, 3 E 1959, inventaire après décès de Jacques White (1754), notaire Solleau, acte non numéroté, fol. 10 r^o.

47 Sur ce sujet, voir Jörg Ulbert et Gérard Le Bouëdec (dir.), *La Fonction consulaire à l'époque moderne. L'affirmation d'une institution économique et politique (1500-1800)*, Rennes, PUR, 2006.

48 Pierrick Pourchasse, *Le Commerce du Nord. Les échanges commerciaux entre la France et l'Europe septentrionale au xviii^e siècle*, Rennes, PUR, 2006, p. 178.

à un baptême. Dans une lettre du 30 août 1778, Pierre-Jean Van Hoogwerff, né à La Rochelle, indique que son père voulut qu'il soit « reconnu hollandais », l'amenant à l'âge de deux ans à La Brielle pour qu'il soit « baptisé le 22 may 1731 dans l'église hollandaise »⁴⁹. Autre exemple avec Emmanuel Weis : les années 1741, 1743 et 1758, trois de ses filles nées à La Rochelle, et âgées de deux à trois ans, sont baptisées à tour de rôle en l'église Sainte-Élisabeth de Bâle⁵⁰.

Français, étrangers ou binationaux ?

388

Ces éléments témoignent de la difficulté à calculer le nombre exact de négociants étrangers présents à La Rochelle au XVIII^e siècle. En effet, dans la mesure où le droit présumait Français tout individu né sur le territoire du royaume, il serait tentant de ne pas comptabiliser les enfants de négociants étrangers nés dans la ville. C'est ainsi que l'on peut considérer Français les enfants d'Irlandais nés à La Rochelle et fidèles à la couronne de France. Il n'en va toutefois pas de même pour les enfants de négociants néerlandais, allemands ou suisses de confession protestante, qui sont restés attachés à leur pays d'origine et bénéficient d'une forme de double nationalité. S'ils s'accommodent facilement d'une nationalité française les autorisant à pratiquer toutes sortes de commerce et à concourir à différentes charges, ils se réfugient derrière leur condition d'étranger par stratégie de carrière, dès qu'un danger ou qu'une nécessité quelconque se présente.

Dès lors, ce jeu d'équilibriste permet de comprendre la trajectoire de vie empruntée par Pierre-Jean Van Hoogwerff. Né à La Rochelle, baptisé aux Provinces-Unies, marié à la chapelle de l'ambassade des Provinces-Unies à Paris, il arme plusieurs navires pour des opérations de traite, commerce en droiture avec les îles à sucre et gère une habitation à Saint-Domingue dont il est en partie propriétaire. Dans le même temps, il renforce son immunité en devenant commissaire général de la Marine des États-Généraux des Provinces-Unies et vice-consul du roi du Danemark et de Norvège. En 1778, il déclare « n'avoir pu prendre plus de précaution pour conserver [s]es droits et constater [s]on attachement pour [s]a patrie⁵¹ ». Cependant, il se transforme en fervent républicain et abandonne temporairement ses charges de représentation en 1792, sitôt la guerre entre monarchies européennes déclarée.

⁴⁹ ADCM, 4 J 2847, lettre de Pierre-Jean Van Hoogwerff à Paul-Gerard Van Hoogwerff (30 août 1778).

⁵⁰ Il s'agit d'Anne-Marie, Julie-Cornélie et Madeleine-Henriette (ADCM, 3 E 1058, dépôts des extraits baptistaires des filles d'Emmanuel Weis par Nicolas Weis [1781], notaire Crassous fils, acte n° 93).

⁵¹ ADCM, 4 J 2847, lettre de Pierre-Jean Van Hoogwerff à Mattheus Von Arp et compagnie (30 août 1778), fol. 2 r°.

UNE COMMUNAUTÉ PLEINEMENT INTÉGRÉE OU L'EXISTENCE D'UN COSMOPOLITISME QUOTIDIEN

Il ressort de cette étude prosopographique que les négociants étrangers sollicitant leurs lettres de naturalité forment une minorité. Pour autant, il est tout aussi certain que les négociants étrangers n'éprouvent aucune difficulté à être acceptés par leurs homologues régnicoles. Au-delà de leur importance dans le commerce et de la nature du capitalisme relationnel d'Ancien Régime, un faisceau d'indices prouve que le groupe est intégré sans difficulté à la société⁵². Des unions matrimoniales à la pénétration des lieux de sociabilité, la barrière nationale tend à disparaître dans le milieu négociant rochelais.

Le ciment des unions matrimoniales

Des procédés favorisant la bonne intégration des étrangers, le mariage est sans nul doute l'un des plus puissants. Ciment social et identitaire, l'union matrimoniale avec un sujet du roi de France permet au négociant étranger d'estomper son caractère non naturel grâce à l'alliance des sangs, des réseaux et des patrimoines. Bien qu'une partie des familles étrangères du négoce s'allient entre elles, beaucoup n'hésitent donc pas à s'allier à des maisons régnicoles parmi les plus opulentes. En 1764, Nicolas Schaaff, originaire de Vlieland, prend pour épouse Judith-Françoise Vivier, fille d'Élie Vivier, directeur de la chambre de commerce et membre de l'une des plus anciennes familles de la ville. Claude-Étienne Belin, pareillement directeur de la chambre de commerce en 1752-1754 et membre de la famille la plus importante pour le commerce maritime de la ville, choisit Pierre-Jean Van Hoogwerff pour marier sa fille Élisabeth. Sa sœur, Suzanne Belin, est mariée à Jean Jenner, négociant né à Berne. Son cousin, Jacques Allard Belin, est quant à lui uni à Anne-Marie Weis, fille d'Emmanuel Weis, autre négociant suisse installé à La Rochelle. Même stratégie avec Jacques Bonneau de Gardes, lui aussi membre d'une très ancienne famille rochelaise : marié à la fille de Charles Wederstrandt, négociant de Reval (Tallinn) installé à La Rochelle, il unit deux de ses filles à Jacob Lambertz de Brême et à Gottfried-Abraham Von Heimbach de Francfort. Les exemples pourraient être multipliés. Les mariages, à l'occasion desquels des dizaines de négociants français et étrangers apposent conjointement leurs signatures au bas des contrats, restent l'un des meilleurs gages d'intégration des étrangers.

52 Notons à ce propos qu'aucune archive parmi celles des cours et juridictions ne mentionne de quelconques rixes ou plaintes désignant des négociants étrangers installés à La Rochelle.

Il est essentiel de savoir si les étrangers, les Français, les protestants et les catholiques vivent ensemble ou au contraire de manière dispersée. Il s'agit de s'interroger sur les possibles phénomènes de rapprochement communautaire dans la ville. Après tout, la rue Juiverie n'a-t-elle pas été baptisée ainsi en raison de la grande proportion de juifs qui vivaient en son sein au Moyen Âge ? En ce qui concerne l'appartenance religieuse, aucune remarque significative n'est à faire sur ce sujet. Constituant la majorité de l'effectif négociant tout au long du XVIII^e siècle, les négociants protestants habitent les mêmes rues que les catholiques, ce rapprochement étant visible aussi bien dans les opérations commerciales que dans les liens du mariage. Aucun phénomène d'exclusion ou de monopolisation spatiale n'est ainsi à signaler.

390

Pour les négociants étrangers, la localisation de leurs lieux de résidence permet de tirer les mêmes enseignements. Dans les paroisses dites « répulsives », les étrangers ne sont pas plus nombreux que les régnicoles. À Saint-Barthélemy, de loin la plus prisée, ils sont loin d'être absents parmi les familles les plus riches et les plus anciennes de la cité. À titre de comparaison, notons toutefois que Philippe Gardey n'a pas tiré les mêmes conclusions pour les négociants de Bordeaux où l'appartenance communautaire est « un facteur important de localisation⁵³ ».

Des pratiques religieuses et charitables identiques

L'une des meilleures manifestations de l'assimilation des négociants étrangers est révélée par les pratiques religieuses. Incontestablement, la confession protestante d'une majorité d'étrangers favorise leur intégration dans une ville où le monde des grands entrepreneurs du commerce est dominé, aussi bien numériquement que qualitativement, par des coreligionnaires. Au-delà de ce simple constat, il faut noter que les négociants étrangers se trouvent tout naturellement associés aux Français dans la pratique du culte clandestin à demeure, via des « sociétés » informelles. Composées d'une vingtaine de membres, ces sociétés, dont le nombre est inconnu au début du siècle faute de sources, sont 18 en 1764, 20 en 1765, et jusqu'à 38 au cours de la décennie 1770⁵⁴. Les autorités fermant les yeux, les assemblées religieuses à demi-secrètes se tiennent le dimanche sous la direction d'un ancien, responsable laïc, le plus souvent un négociant⁵⁵. Toutefois, aucune ségrégation socioprofessionnelle

53 Philippe Gardey, *Négociants et marchands de Bordeaux de la guerre d'Amérique à la Restauration (1780-1830)*, op. cit., p. 102.

54 Marcel Delafosse (dir.), *Histoire de La Rochelle*, op. cit., p. 220.

55 Gaston Bonet-Maury, Louis Meschinet de Richemond et Nathanaël Weiss, *Le Protestantisme à La Rochelle et dans l'île de Ré*, La Rochelle, Rumeur des Âges, 1995, p. 43.

n'est décelée. On constate que plusieurs négociants étrangers sont à la tête de sociétés pratiquant le culte clandestin en compagnie de Français, négociants ou non. C'est par exemple le cas de Wilhelm-Christian Emmerth : dans sa société, selliers et tonneliers pratiquent le culte en compagnie de négociants et d'un officier de la maison du roi⁵⁶.

Outre la pratique clandestine du culte, les négociants étrangers participent aussi à la réorganisation des structures calvinistes de la ville, à commencer par l'Église réformée, de nouveau dressée à partir de 1755⁵⁷. Mais ils s'investissent aussi dans la charité : lors de l'hiver 1786, Jacob Lambertz prête 10 000 livres sans intérêts afin de porter secours aux malheureux indigents de sa ville d'adoption⁵⁸. Parfois, ils prennent en charge une partie des frais d'inhumation des non-nationaux, un cimetière dédié aux étrangers protestants étant ouvert à partir de 1731. Parallèlement, bravant l'autorité, le consistoire crée en 1765 un hôpital protestant, seul cas connu dans le royaume de France avant l'édit de 1787⁵⁹. Grâce aux cotisations de plusieurs familles du négoce, notamment par voie testamentaire, l'hôpital protestant soulage ainsi les maux de nombreux Rochelais.

Les sociabilités du loisir et de la culture

Autre marqueur de l'intégration des négociants étrangers à la société rochelaise, nombre d'entre eux pénètrent différents lieux de sociabilité et participent à la vie culturelle de La Rochelle. C'est ainsi que la présence d'étrangers dans des sociétés organisant les loisirs relationnels à demeure relève d'une certaine banalité. Eux aussi participent aux bals, aux séances de jeu ou de lecture, et partagent une bonne table dans un cadre luxueux. Mélomanes, les frères Weis donnent un concert tous les jeudis soir pendant l'hiver. Conjointement, les étrangers s'impliquent dans le fonctionnement d'écoles publiques comme celle d'hydrographie, mais ils se mobilisent aussi pour les projets de création d'une école de dessin gratuite et d'un collège de navigation et de commerce.

Comme leurs homologues français, les étrangers ne semblent pas particulièrement prompts à intégrer les rangs de l'Académie royale des belles-lettres, des sciences et des arts qui n'a que peu d'influence sur la ville

- 56 Laura Maslow-Armand, « La bourgeoisie protestante, la Révolution et le mouvement de déchristianisation à La Rochelle », *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, t. XXXI, juillet-septembre 1984, p. 492.
- 57 À ce sujet, voir notamment Didier Poton, « Les registres consistoriaux des Églises du Désert : l'exemple du "brouillard" de La Rochelle (1775-1792) », *Bulletin de la Société de l'histoire du protestantisme français*, t. 153, 4^e trimestre 2007, p. 561-572.
- 58 Émile Garnault, *Le Commerce rochelais au XVIII^e siècle d'après les documents composant les anciennes archives de la Chambre de commerce de La Rochelle*, La Rochelle, A. Challamel et E. Martin, 1887, vol. 1, p. 235.
- 59 Pascal Even, *Les Hôpitaux en Aunis et Saintonge sous l'Ancien Régime*, La Crèche, Geste Éditions, 2002, p. 193.

et qui n'est donc pas en mesure de leur apporter un quelconque bénéfice. Le fonctionnement de l'Académie va à l'encontre de leurs intérêts et de leur vie professionnelle car ils ne peuvent se rendre aux séances hebdomadaires qu'avec difficulté⁶⁰. Il n'empêche que l'appétit culturel des négociants étrangers et de leurs familles s'entrevoit sans difficulté en dehors de ce cadre. Chez les étrangers, certains n'hésitent pas à s'investir dans des projets variés : Nicolas Weis réalise en 1784 une traduction de la version néerlandaise de l'*Histoire ou traité sur la dorade, ou le poisson d'or nommé Kin-Yu en Chine*, de Job Baster de l'Académie de Haarlem⁶¹. Il est aussi l'auteur d'une *Introduction sur la culture du safran*⁶². Mais l'exemple le plus frappant est sans nul doute celui de Jacob Lambertz : de 1777 à 1802, ce négociant allemand en grains et eaux-de-vie note deux fois par jour le temps, la température, la pluviométrie, remplissant avec les années pas moins de quatre registres, dont trois nous sont parvenus⁶³. Adeptes de phénologie avant l'heure, en relation avec Delambre, directeur de l'Observatoire de Paris et secrétaire de l'Institut, il étudie l'incidence directe du climat sur la biosphère, mais aussi son impact sur les cours des grains et des produits vinicoles.

Absents des rangs de l'Académie royale, les négociants étrangers sont toutefois bien présents parmi ceux de la franc-maçonnerie, l'occasion pour eux de se reconnaître comme frères par delà la barrière de la nationalité. Les négociants s'y intègrent en masse et forment le principal corps⁶⁴ des quatre loges reconnues par le *Grand Orient de France*⁶⁵, trouvant dans la maçonnerie une forme de sociabilité correspondant le mieux à leurs attentes et à leur disponibilité, un moyen de se distinguer du commun et de se prouver une appartenance réciproque à une élite, plutôt que la possibilité d'exprimer une opinion idéologique. Nicolas Schaaff ou Emmanuel Weis sont à *La Concorde*, loge où l'on retrouve tous les plus grands négociants protestants et l'intendant de la généralité de 1775 à 1781, Pierre-Charles Meulan d'Ablois. Autres exemples avec Conrad-Achille

60 Un même constat s'observe dans toutes les villes de France disposant d'une académie (Daniel Roche, « Négoce et culture dans la France du XVIII^e siècle », *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, t. XXV, juillet-septembre 1978, p. 376).

61 La Rochelle, Médiathèque Michel Crépeau, Fonds ancien, ms. 409, *Histoire ou traité sur la dorade, ou le poisson d'or nommé Kin-Yu en Chine* par Monsieur G. Baster, membre de l'académie des Belles Lettres de Haarlem, traduite par Nicolas Weis, 1784.

62 Archives communales de la Rochelle, E supplément 1186, introduction sur la culture du safran par M. Weis, négociant à La Rochelle, s.d.

63 Ces registres, communément appelés « Journal de Lambertz », sont conservés aux Archives départementales de la Charente-Maritime sous la cote 4 J 1808, et ont été récemment publiés par Emmanuel Garnier et Frédéric Surville (dir.), *Climat et révolutions. Autour du journal du négociant rochelais Jacob Lambertz (1733-1813)*, Saintes, Le Croît vif, 2010.

64 D'après nos calculs, les négociants forment 33,19 % de l'effectif franc-maçon rochelais au XVIII^e siècle.

65 Tableaux des frères composant les loges maçonniques rochelaises : BnF, FM2 377 : Loges *La Concorde* (1774-1785), *La Fidélité* (1767 ; 1774-1777), *L'Harmonie* (1775-1781), *L'Union Parfaite* (1767-1813) ; et BnF, FM2 378 : Loge de *L'Union Parfaite* (1774-1789).

Weis, vénérable de *L'Harmonie* en 1776⁶⁶, ou avec Jacob-Frédéric Wilckens, qui est à *L'Union Parfaite* en compagnie de David Schank, trésorier.

Il ressort de cette étude que les négociants étrangers sont pleinement intégrés à La Rochelle au XVIII^e siècle. Maillons indispensables entre le commerce colonial et le grand cabotage européen, figures incontournables d'un système économique encadré par le capitalisme relationnel, les étrangers ne peuvent qu'être acceptés par une ville qui perd de son dynamisme et vit les dernières heures de gloire de son commerce international, et dont l'élite négociante ne cesse de s'effriter. Chose remarquable, les négociants étrangers, bien que disposant pour la plupart de la faculté de retourner dans leur pays de naissance ou de celle d'émigrer ailleurs, paraissent soucieux du devenir de La Rochelle et répondent présent lors des difficultés économiques et politiques subies par la ville dans les dernières décennies d'Ancien Régime. Au même titre que leurs homologues français, les négociants étrangers se mobilisent continuellement pour la défense des intérêts rochelais. Ils signent eux aussi divers mémoires et pétitions envoyés au gouvernement pour protester contre la cession de la Nouvelle-France à l'Angleterre, pour soutenir la candidature de La Rochelle lors de la désignation des ports francs pour le commerce avec les États-Unis d'Amérique, ou encore pour la sécurisation des étapes de traite rochelaises au large du royaume du Dahomey. Preuve supplémentaire de cette mobilisation, ils participent au financement des batteries et s'intègrent dans la compagnie des négociants lorsque sont déclenchées les opérations de défense de La Rochelle face à la menace d'un débarquement anglais pendant la guerre de Sept Ans. Cette mobilisation atteint cependant ses limites lorsque le commerce rochelais s'effondre, du fait des révoltes coloniales et de l'arrêt de la traite, plus rien n'incitant alors les négociants à rester⁶⁷.

66 Marcel Delafosse retranscrit une partie de son discours d'installation : « Cette soif brûlante de l'amitié, que les liaisons du grand monde et le tumulte des affaires ne sauraient étancher... Eh bien, maçons zélés, que ce soit... dans ce sanctuaire et parmi vos F... que vous satisfassiez ce besoin d'aimer... C'est ici le temple de la paix... la vertu en défend l'entrée à ceux qui ne font pas leur félicité de l'union et de l'amitié » (*Histoire de La Rochelle, op. cit.*, p. 218).

67 Malgré un rebond temporaire né de la guerre de course et d'un commerce avec les pays du nord de l'Europe et les États-Unis à compter de 1792, La Rochelle entre dans un XIX^e siècle qui la voit devenir une cité délaissée : avec son vieux port impraticable, la disparition des capitaux et une flotte excessivement réduite, le négoce n'a plus les moyens d'effectuer de grands trafics, se contentant, en spectateur, d'observer les autres ports pratiquer la traite illégale. Dépassée en importance par Rochefort, la population rochelaise est quasiment réduite de moitié à la fin du Premier Empire : 600 maisons sont détruites, le même nombre inoccupées. Pour que la ville retrouve un dynamisme, industriel cette fois-ci, il faut attendre 1890 et l'inauguration du nouveau port de la Pallice, que les négociants du XVIII^e siècle souhaitaient pourtant voir construire de leur temps afin de pallier le déclin des infrastructures portuaires et de sauvegarder leur commerce.

III

Varia

LE RÔLE DES CONSIGNATAIRES
DANS LE MARCHÉ DE LA MORUE À BORDEAUX :
L'EXEMPLE DE LA MAISON GASTON MONIER (1889-1920)

Bernard Cassagne

Professeur d'histoire, doctorant de l'université Michel de Montaigne – Bordeaux 3

À partir de 1862, et durant un siècle, Bordeaux figure comme le premier port morutier de France. Bien que jouant un rôle mineur dans les armements, le port reçoit la plus grande partie des pêches débarquées en métropole par les terre-neuvas et les navires « islandais » armés sur les côtes de la Manche¹. Ce rôle de « marché national de la morue » est dû à la puissance du négoce local et à l'implantation d'une trentaine de sécheries qui transforment le poisson et permettent de le diffuser dans tout le bassin garonnais, voire de l'exporter dans l'aire méditerranéenne ou les colonies antillaises.

De nombreux travaux retracent l'histoire des armements à la grande pêche au XIX^e siècle². À Bordeaux, cette activité a surtout retenu l'attention de géographes³ : les historiens, éblouis par le « négoce royal du vin⁴ », ne se sont guère penchés sur les hommes qui ont animé ce commerce. Ayant eu l'opportunité de pouvoir acquérir une partie importante des archives de Gaston

- 1 Le terme *islandais* désigne des navires, armés le plus souvent à Dunkerque, Gravelines ou Paimpol, qui pêchent au large de l'Islande. Entre 1874 et 1908, la morue d'Islande représente, selon les années, de 5 à 25 % du tonnage total des morues importées par Bordeaux, avec une moyenne annuelle approchant 14 %. La plus grande partie du poisson importé par Bordeaux provient donc à 86 % des bancs de Terre-Neuve.
- 2 Jean Kerlévéo, *Paimpol au temps d'Islande* [1944], Douarnenez, Le Chasse-Marée/ArMen, 1998 ; Charles de la Morandière, *Histoire de la pêche française de la morue dans l'Amérique septentrionale*, t. III, *De la Révolution à nos jours*, Paris, Maisonneuve et Larose, 1966 ; Louis Lacroix, *Les Derniers Voiliers morutiers, terre-neuvas, islandais, groenlandais* [1949], Paris, Éditions maritimes et d'outre-mer, 1970 ; Léopold Soublin, *Cent Ans de pêche à Terre-Neuve*, Paris, Henri Veyrier, 1991 ; Jean-Pierre Martin, *Rue des terre-neuvas. Normands et Bretons à Terre-Neuve au XIX^e siècle*, Rouen, Éditions du Veilleur de proue, 2001 ; Loïc Josse, *Terre-neuvas à l'époque des derniers voiliers de grande pêche de Saint-Malo-Cancale*, Grenoble/Douarnenez, Le Chasse-Marée/Glénat, 2010.
- 3 François Duval, « Le commerce de la morue à Bordeaux », *Société de géographie commerciale de Bordeaux*, n° 2 et n° 4, 1938, respectivement p. 26-51 et p. 73-82 ; Philippe Fournet, « Grandeur et décadence de l'activité morutière bordelaise », *Société de géographie commerciale de Bordeaux*, n° 9, 1966-1972, p. 6-30 ; Paul Latreille, *Bordeaux, port morutier*, Bordeaux, Bière, 1970.
- 4 Paul Butel, *Les Dynasties bordelaises, de Colbert à Chaban*, Paris, Perrin, 1991, p. 157.

Monier (1856-1944)⁵, un des principaux acteurs de ce commerce, à la fois consignataire, armateur et négociant, nous avons tenté de retracer ses activités et d'évaluer son poids économique en terme de capital engagé et de résultats. Par son activité de consignataire, le troisième de la place, Gaston Monier joue un rôle majeur comme introducteur de la morue sur le marché bordelais. Bien intégré au sein du négoce par ses origines familiales et ses relations, il s'en distingue par la possession d'une succursale à Saint-Pierre-et-Miquelon.

TROIS GÉNÉRATIONS ANCRÉES DANS LE COMMERCE DE LA MORUE

Une famille d'immigrants auvergnats

398

L'histoire de la famille Monier montre des origines très modestes. Jacques Monier (1786-1841), le grand-père de Gaston, s'est installé à Bordeaux entre 1813 et 1820. On le repère en effet dans les registres de l'état civil de Saint-Flour, depuis son mariage, en 1809, jusqu'au décès de sa première épouse, en 1813⁶. À Saint-Flour, Monier est qualifié de propriétaire en 1809, de journalier en 1811 et de sabotier en 1813. Il se remarie à Bordeaux en 1820 avec la fille d'un brassier, elle-même probablement domestique chez un bourgeois de la rue du Mirail⁷. En 1831, Jacques Monier figure parmi les membres de la « société de bienfaisance des portefaix de bande de Bordeaux travaillant à la Rousselle⁸ ». Sur la quarantaine de noms figurant sur l'acte de fondation, on relève une dizaine de futurs sécheurs de morues. Les premières sécheries apparaissent en effet dans l'agglomération à la même époque et ce sont chez ces portefaix, dont plusieurs sont des dockers spécialisés dans le déchargement des navires morutiers, que les négociants de la Rousselle, le quartier des épiciers en gros, commencent à recruter la main-d'œuvre des sécheries qu'ils ont fondées dans leurs domaines ruraux. Les collègues de Jacques Monier sont cantaliens comme lui. Ce sont des traditions migratoires anciennes qui les ont conduits à venir travailler dans le port de Bordeaux. Cependant, Jacques Monier est né

5 Il s'agit de plus de 430 chemises cartonnées et registres, soit environ 4 mètres linéaires. La partie la plus riche concerne la période 1903-1914 pour laquelle on trouve le Grand Livre (1903-1910), des registres de consignation, et une correspondance complète entre la maison-mère et sa succursale de Saint-Pierre (1904, 1908, 1912-1915, etc.). Les archives départementales de la Gironde (désormais AD 33) possèdent les archives d'une famille de sécheurs de morues implantés à Bègles (AD 33, Fonds Granet, 4 J 1069-4 J 1097).

6 Archives départementales du Cantal, état civil de la commune de Saint-Flour, 24 mai 1809, et 18 août 1813.

7 AD 33, 3 E 24503, M^e Faugère, contrat de mariage du 22 juin 1820. Le mariage est célébré le 6 juillet.

8 AD 33, 4 X 80. La « Rousselle » désigne le quartier autour de la rue du même nom, importante artère commerciale de Bordeaux depuis le Moyen Âge. Il comprend également la rue Ausone, la rue Neuve, la place du Palais, le quai de Bourgogne (aujourd'hui quai Richelieu) et le cours d'Alsace-et-Lorraine.

à Alleuze, petit village de l'arrondissement de Saint-Flour, alors que les portefaix qu'il fréquente sont originaires de localités proches d'Aurillac : Saint-Simon, Prunet, Arpajon-sur-Cère. Bien qu'apparemment étranger au commerce de la morue, Monier noue des relations étroites avec les sécheurs qu'il côtoie. Il marie sa fille à un portefaix, Étienne Périès, locataire d'une sécherie à Talence, tandis qu'en janvier 1848 son fils Pierre (1826-1888), alors commis-négociant, épouse Marguerite Toyre, fille d'un autre morutier. Elle apporte 6 000 francs de dot alors que Pierre se constitue 4 000 francs⁹. Il s'agit là de sommes tout à fait médiocres dans le milieu des négociants¹⁰, mais qui constituent un bon départ dans la vie pour un couple issu du milieu des portefaix.

Des « Rousselins », négociants en denrées coloniales

C'est Pierre Monier qui fait entrer la famille dans le commerce de la morue. On doit supposer qu'il a fait son apprentissage chez un négociant de la Rousselle, un « Rousselin »¹¹. Son mariage, en 1848, marque son établissement puisqu'il aurait fondé, la même année, une maison de négoce de « denrées coloniales et de morues salées »¹². Par denrées coloniales, il faut entendre la vente d'épicerie en gros, le terme désignant aussi bien les bougies, les savons et les huiles que les denrées alimentaires. En 1865, Pierre Monier fonde une nouvelle société avec Victor Mellis (1827-1889)¹³. Il s'agit de s'adjoindre un spécialiste du séchage de la morue. Le père de Victor, Casimir Mellis, peut être considéré comme un pionnier de cette industrie à Bordeaux. En effet, ce négociant originaire de Carcassonne a créé une sécherie près de l'actuelle place Nansouty, dès 1833, époque où il en existait moins d'une dizaine dans l'agglomération. À sa mort, en 1888, Pierre Monier laisse une succession d'environ 230 000 francs,

- 9 D'après la déclaration de succession de Pierre Monier ; le contrat, passé chez M^e Grangeneuve le 24 octobre 1847, a disparu des minutes du notaire ; nous n'avons pu en trouver trace dans les volumes de l'enregistrement.
- 10 Ce chiffre est inférieur à la moyenne des apports des couples de marchands vingt ans plus tôt : 12 596 francs, alors que les négociants apportent 62 350 francs en moyenne (Philippe Gardey, *Négociants et marchands de Bordeaux (1780-1830)*, Paris, PUPS, 2009, p. 363).
- 11 Ces commerçants, spécialisés dans la vente des salaisons et du fromage de Hollande, formeraient un groupe distinct dans le monde du négoce bordelais (voir Georges Duprat, *En Pichadey, 1890-1900*, Bordeaux, Féret, 1913, p. 22). Il s'agit d'un milieu bien plus modeste que celui des Chartrons, quartier de l'« aristocratie du bouchon ». Parmi les « Rousselins », seule la famille Tandonnet a réussi à jouer un rôle de premier plan, mais le négoce de la morue est vite devenu pour elle une activité secondaire derrière les armements au long cours : voir Emmanuel Aubret, *Les Tandonnet, armateurs bordelais*, Bordeaux, William Blake & Co, 1992.
- 12 Jean Guérin et Bernard Guérin, *Des hommes et des activités autour d'un demi-siècle*, Lormont, Société bordelaise d'éditions biographiques, 1957, p. 822. Nous n'avons pu vérifier les dates proposées dans la notice d'une dizaine de lignes consacrée à la maison Monier, en particulier parce que les actes de sociétés passés sous seings privés sont difficiles à retrouver dans les volumes de l'enregistrement.
- 13 *Journal de Bordeaux*, 10 mars 1865, et AD 33, 3E 50 274, acte de notoriété du 29 décembre 1877.

alors que son père, en 1841, n'avait transmis à sa veuve qu'une maison rue Gensan (3 200 francs) et quelques meubles (850 francs). Curieusement, Pierre Monier ne possède aucun bien immobilier, son capital se composant pour moitié d'actions des Chemins de fer du Midi, de rentes sur l'État ou la ville de Paris et, pour l'autre moitié, de créances hypothécaires¹⁴. À la même époque, les Rousselins possèdent généralement plusieurs maisons en ville et un domaine dans la banlieue où ils se retirent durant la belle saison. Le montant de l'ameublement (2 000 francs) montre un train de vie modeste.

Des horizons plus larges

400

Depuis quelques années déjà, Pierre Monier vit de ses rentes. Il a passé la main à son fils, Louis Gaston. Celui-ci n'a pas tout à fait vingt-cinq ans – il est né le 21 août 1856 – lorsqu'il fonde la maison *G. Monier et V. Mellis*, avec l'ancien associé de son père, le 16 mai 1881. Elle a pour objet « le commerce des morues, denrées coloniales et autres marchandises ». Le siège, au 54 rue de la Rousselle, correspond au domicile de Gaston Monier, alors que ses parents vivent au 20 cours Victor-Hugo. La durée de cette société en nom collectif est limitée à cinq années consécutives, période relativement brève, comme il est d'usage à une époque où la société anonyme à responsabilité limitée (SARL) n'existe pas encore. Chacun des associés apporte la somme symbolique de 1 000 francs. C'est probablement le jeune Gaston Monier qui insuffle à l'entreprise un nouveau dynamisme. Déjà, en 1876, son père et son associé s'étaient lancés dans la consignation de navires. En 1883, Gaston et Victor Mellis consacrent 35 000 francs à l'achat d'une grave pour faire sécher la morue à Saint-Pierre¹⁵. L'entreprise se tourne vers le large et des horizons lointains : il ne s'agit plus seulement, comme pour les autres maisons de la Rousselle, de redistribuer le poisson salé aux détaillants du bassin de la Garonne. La société est renouvelée le 14 décembre 1888¹⁶. Le siège est désormais au 32 de la rue de la Rousselle, où les Monier demeurent locataires jusqu'à la fin des années 1960. Les apports en numéraire sont toujours fixés à 2 000 francs, une somme qui ne correspond pas au capital réellement engagé. Cependant, chaque associé peut apporter les sommes nécessaires au fonctionnement de l'entreprise ; elles sont alors portées

14 AD 33, 3 Q 4522, case 487 (1841) ; 3 Q 5190, case 224 (1888) ; 3 Q 5205, case 49 (1892). En 1879, son beau-père, Pierre Toyre, laisse 21 768 francs (3 Q 5153, n° 140) et Étienne Périès, son beau-frère, 68 302 francs (3 Q 5154, n° 63). Par sa fortune, Pierre Monier n'appartient plus au monde des portefaix.

15 D'après les origines de propriété d'un acte de vente du 21 avril 1920 (AD 33, 3 E NC 1000, M^e Briguet) ; cet acte m'a été aimablement signalé par M. Alain Troussier, arrière-petit-fils de Gaston Monier, que je remercie vivement. Dans le présent article, Saint-Pierre désigne toujours le port situé dans l'île du même nom, laquelle compose, avec l'île de Miquelon, l'archipel de Saint-Pierre-et-Miquelon.

16 AD 33, 3 E NC 680, M^e Blondeau.

sur un compte produisant un intérêt de 5 %. Les associés apportent également la grave de Saint-Pierre. Ils l'estiment à 80 000 francs. En revanche, ils ont garde de comprendre dans leur association une sécherie de morue située à Bègles, dans la banlieue sud de Bordeaux, qu'ils ont également achetée 80 000 francs en 1887. Les bénéfices seront partagés par moitié après chaque inventaire au 30 juin. Les statuts autorisent également chaque associé à effectuer des prélèvements annuels ne devant pas dépasser 6 000 francs.

Le 12 mai 1884, Gaston Monier épouse Catherine Marguerite Bonnevie, fille d'un « Rousselin » dont la famille vit également de la vente du poisson salé depuis deux générations. Les époux se marient sous le régime de la communauté réduite aux acquêts¹⁷. Catherine apporte 38 800 francs provenant de ses économies et de la vente d'un immeuble dépendant de la succession de son père, Guillaume Junior Bonnevie. S'y ajoute sa part dans une maison, quai de Bourgogne, restée en indivision avec ses frères. Gaston Monier se constitue 160 000 francs, dont 25 000 francs donnés par ses parents et, surtout, 135 000 francs provenant de ses économies, amassées en quelques années seulement. Si les apports de l'épouse peuvent paraître modestes, ce mariage marque un changement de milieu social. Il renforce sans doute l'intégration des Monier dans la petite bourgeoisie de la Rousselle. Il n'est plus question d'épouser la fille d'un portefaix. À la mort de Victor Mellis, en 1889, l'actif de la société est estimé à 121 000 francs, auxquels il faut ajouter la valeur des immeubles de Bègles. Gaston Monier poursuit seul ses activités et récupère la grave de Saint-Pierre. La sécherie de Bègles demeure en indivision avec les enfants de Victor Mellis jusqu'au 12 janvier 1899 ; Gaston Monier en obtient alors l'adjudication pour la somme de 72 000 francs¹⁸.

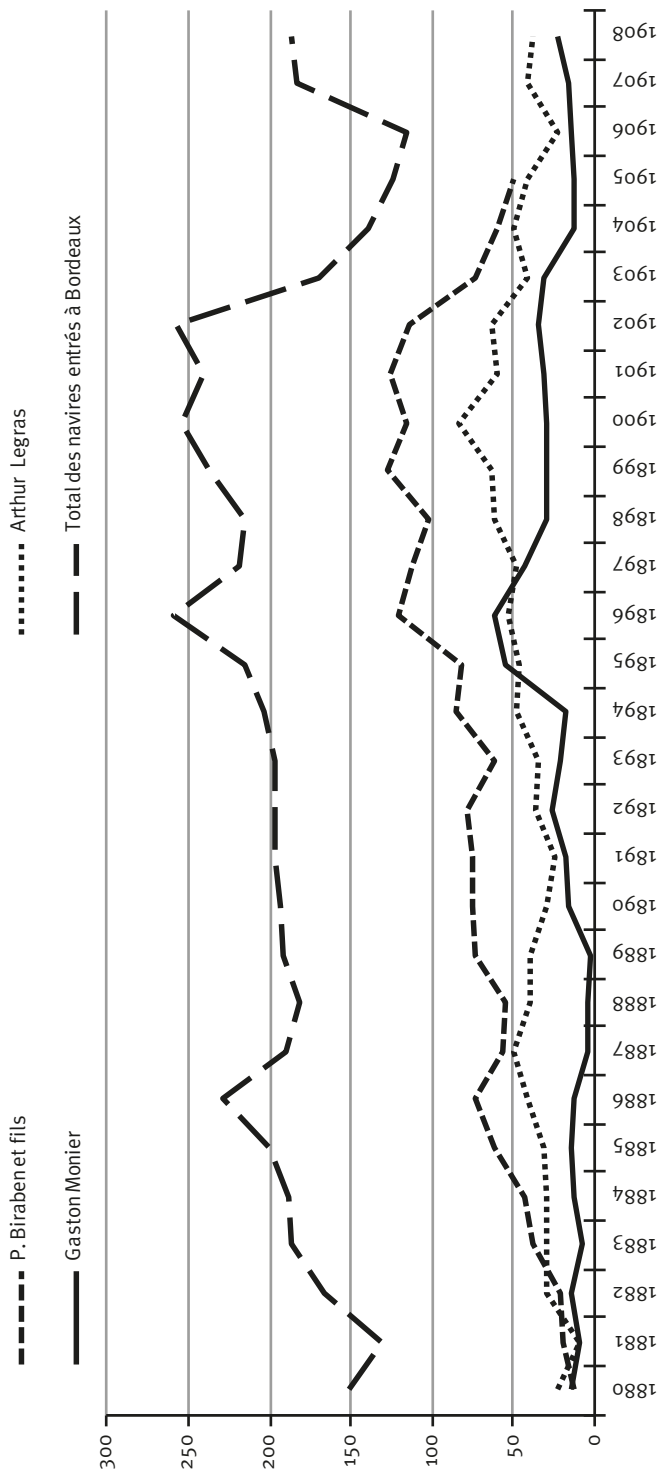
LA « MAISON DE BORDEAUX » : CONSIGNATIONS ET ARMEMENTS

Le consignataire : un rôle d'interface

Au XIX^e siècle, l'activité de consignation de la morue sur la place de Bordeaux est très concentrée. Si l'on relève les noms d'une douzaine de consignataires entre 1875 et 1908, deux entreprises accaparent la majeure partie des consignations (**graphique 1**). Arthur Legras, actif à partir de 1880, traite 15 à 20 % des morutiers déchargeant à Bordeaux jusqu'en 1897, pour passer à 25 %, voire 35 % par la suite. Mais c'est la maison *P. Biraben et fils* qui se taille la part du lion, avec 30 à 40 % des consignations jusqu'en 1895, pour dépasser 45 à 53 % jusqu'à la faillite

¹⁷ AD 33, 3 E NC 234, M^e Bediou, 8 mai 1884.

¹⁸ AD 33, 3 U 2922.



Graphique 1. Activité des principaux consignataires de Bordeaux, 1880-1908 (nombre de navires morutiers consignés)

de 1906¹⁹. Malheureusement ces deux entreprises n'ont pas laissé d'archives, si l'on excepte quelques actes notariés. Pierre Arthur Legras (1848-1922), est le fils d'un médecin de Floirac, que rien ne prédestinait au commerce de la morue. Lui-même épouse la fille d'un médecin en 1883. En revanche, Pierre-Paulin Biraben (1823-1895) a fait un séjour à Saint-Pierre-et-Miquelon, où il s'est d'ailleurs marié en 1850. Son fils et successeur, Joseph-Émile, y est né en 1855. La maison *P. Biraben et fils* est le consignataire attitré des Légasse²⁰. Originaires de Bassussary (Pyrénées-Atlantiques), ces armateurs basques se sont implantés à Saint-Pierre dans les années 1870. Mais ce sont les trois frères Saint-Martin²¹, Arnaud et Louis Légasse qui fondent en 1905 *La Morue Française*, la plus grosse société anonyme jamais constituée dans le secteur de la grande pêche et de la sécherie²². Après la faillite Biraben, survenue en 1906, les Légasse implantent une succursale à Bordeaux (maison *Saint-Martin Légasse neveu*) et trois grandes sécheries à Bègles²³. Désormais ils représentent les plus rudes concurrents de Gaston Monier. À Saint-Pierre, la famille Légasse joue un rôle politique prépondérant, car Louis s'est fait élire représentant au Conseil supérieur des colonies, tandis que son frère Christophe est préfet apostolique de l'archipel (1899-1915), avant de devenir évêque d'Oran²⁴.

La maison *P. Monier et V. Mellis* se lance timidement dans la consignation en 1876, ne s'occupant que de quatre navires apportant de la morue pêchée sur les côtes islandaises. L'activité de l'entreprise représente alors moins de 10 % des arrivages. Elle reste derrière des firmes plus anciennes comme *Tandonnet frères*, *Hermenk & Bribes*, les Sétois *Comolet frères & fils de l'aîné*, ou Jean Danguilhen, un des rares sécheurs à s'être lancé dans la consignation et les armements²⁵. Cependant, à partir de 1894-1895 Gaston Monier apparaît comme le troisième consignataire

19 D'après les « États des morues arrivées dans le port de Bordeaux » dressés chaque année par les taillistes (voir *infra*, note 31), années 1875-1876 et 1880-1908 (AD 33, 4 | 1094, Fonds Granet). En 1931, la Chambre syndicale des Consignataires en France, fondée à Bordeaux, ne comprend que quatre membres.

20 Christophe Lastécouères, *Les Feux de la banque. Oligarchie et pouvoir financier dans le Sud-Ouest (1848-1941)*, Paris, CTHS, 2006, p. 251.

21 Il s'agit bien du prénom de l'aîné des trois frères Légasse.

22 Lors de sa fondation, en 1905, les frères Légasse apportent deux « habitations » à Saint-Pierre, un vapeur postal et dix-huit goélettes de pêche (*Bulletin annexe au Journal Officiel*, 13 janvier 1912). Le capital est de 1 675 000 francs ; il passe à trois millions en 1912 après absorption des *Sécheries de morues de Port-de-Bouc*, puis à quatre millions après absorption des *Sécheries de morues de Fécamp* (*Petites affiches de la Gironde*, 22 octobre 1916).

23 *Sécheries de la Gironde* (fondées en 1908), *Pêcheries et sécheries d'Aquitaine* (1920) et une sécherie dépendant de *La Morue française*.

24 William A. Christian Jr., *Divided Island. Faction and Unity on Saint Pierre*, Cambridge (Mass.), Harvard University Press, 1969, p. 48-65 ; Olivier Guyotjeannin, « Enseignement et guerres scolaires à Saint-Pierre-et-Miquelon », *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, t. XXI, janvier-mars 1984, p. 245-285.

25 Bernard Cassagne et Alain Champ, « Les Danguilhen, une dynastie de sécheurs de morues talençais », *Mémoire et Patrimoine de Talence*, n° 5, février 2006, p. 21-25.

de la place, avec 12 ou 13 % du marché, voire 23 à 25 % selon les années. Le métier de consignataire consiste à servir d'intermédiaire entre les armateurs pratiquant la pêche à la morue, le plus souvent bretons (Paimpol, Saint-Malo) ou normands (Fécamp), et les acheteurs bordelais. Ces derniers représentent une trentaine de maisons spécialisées, concentrées dans le quartier de la Rousselle. Elles achètent les cargaisons de morue verte²⁶ qu'elles préparent dans les sécheries qu'elles possèdent à Bègles, ou qu'elles confient à des sécheurs travaillant à façon. Gaston Monier doit aller au-devant des armateurs. Pour cela, il emploie des intermédiaires à Fécamp, Saint-Malo et La Rochelle. Ils servent de rabatteurs et négocient de vive voix, en son nom, avec les clients. Le consignataire communique avec ses intermédiaires par télégramme, car Gaston Monier leur laisse peu de latitude.

404

À Bordeaux, la campagne morutière se décompose en quatre temps, aux limites variables selon les années, mais dont on peut préciser les constantes pour la période 1875-1908. À partir de la troisième semaine de mai, des navires apportent la « première pêche d'Islande ». Il s'agit de voiliers de transports, généralement une dizaine, appelés chasseurs, qui ramènent les produits de goélettes de pêche rencontrées dans les fjords islandais. Les premiers de ces chasseurs font la primeur : ils ramènent de gros poissons qui bénéficient des plus hauts cours. Les derniers arrivent fin juin. C'est dans les dix premiers jours de ce mois que des transports apportent la première « pêche du Banc ». Ils viennent de Saint-Pierre où les navires pêcheurs qui fréquentent le « Grand Banc de Terre-Neuve » ont livré leurs premières prises. Cette deuxième vague d'arrivages prend fin entre le 10 et le 15 août. Quelques jours plus tard arrive la deuxième pêche d'Islande apportée, cette fois, par les goélettes « islandaises » qui reviennent désarmer en France. Généralement cette phase se termine avant le 15 octobre. Enfin, les arrivages les plus nombreux concernent les retours en métropole des navires banquais, dont les premiers, avec la régularité d'un métronome, mouillent en rade de Bordeaux à partir du 16 août. Cette « deuxième pêche du Banc », à laquelle participent aussi des transports, peut s'étaler jusqu'en mai de l'année suivante avec les retardataires, mais généralement la campagne se termine en décembre.

Le consignataire traite des cargaisons à livrer et les négociations sont conclues par correspondance, ou par l'intermédiaire de ses représentants à Fécamp et à Saint-Malo, avant l'arrivée des navires pêcheurs dans les ports de déchargement. Par exemple, en 1909, les secondes pêches du banc sont négociées entre juillet et septembre, pour des arrivages courant octobre. Les prix au quintal²⁷ sont donc fixés, avant même que les acheteurs n'aient vu le poisson et constaté sa qualité.

26 Morue étêtée et éviscérée sur le pont du navire, puis conservée dans la cale entre deux couches de sel.

27 C'est l'unité de base de la profession : il pèse 55 kg, dont 10 % de sel.

Aussi la profession est-elle à l'affût de toute information permettant d'anticiper l'évolution des cours : pêche abondante ou non, taille du poisson. Gaston Monier publie une circulaire mensuelle dans laquelle il informe ses clients des résultats des pêches qu'il peut connaître. Il fait imprimer chaque année un grand tableau portant recensement des navires armés par les différents ports morutiers du pays²⁸. L'entreprise reçoit également de manière régulière des circulaires de consignataires d'Halifax (Nouvelle-Écosse), de négociants en huile de Norvège, de revendeurs des Antilles, qui permettent d'estimer l'évolution des marchés.

Lors du déchargement, l'armateur a intérêt à ce que son poisson passe « tout en balance », c'est-à-dire sans tri²⁹. Mais les usages de la place de Bordeaux permettent aux acheteurs d'exclure les morues altérées : « gros doux puant », résultat d'une insuffisance de sel, « gros jaune », « gros rouge à l'arrête », dus aux bactéries, « gros brisé », morues malmenées par les manutentions. Ces « écarts » ou « rebuts » connaissent une retenue³⁰, variable selon l'état du poisson, car c'est sur le poisson classé « bon » que s'applique le tarif négocié. Les acheteurs proposent les prix des écarts au cours de la livraison. S'il n'est pas satisfait des prix proposés, l'armateur peut tenter de vendre à des tiers. Enfin, la morue impropre à la consommation est dite « non-valeur » et devrait théoriquement prendre le chemin des fabriques d'engrais, à moins qu'un lavage sévère ne la rende apte pour le marché antillais. C'est sur ce même marché que les négociants écoulent ce qu'ils appellent les « faux poissons » : ânon (aiglefin ou haddock), juliennes (barbues ou lingues) et colins. Le consignataire peut accepter des concessions sur le rebut pour emporter la vente, mais généralement les armateurs critiquent sévèrement le travail des taillistes et trieurs bordelais³¹. Les prix sont fixés selon la loi de l'offre et de la demande. Gaston Monier explique souvent aux armateurs qu'il n'accepte de hauts prix que pour suivre les consignataires concurrents qui chassent sur les mêmes terres. Nous ne pouvons aller plus loin car les archives de l'entreprise à notre disposition, pourtant très volumineuses, contiennent peu d'éléments de correspondance entre le consignataire et ses acheteurs bordelais :

28 En 1911, il en distribue quatre-vingts exemplaires à Fécamp.

29 À Bordeaux, les navires sont ancrés au milieu de la Garonne, face « au Pont-Saint-Jean », c'est-à-dire juste en aval du Pont-de-Pierre. Des balances sont montées à bord. Les morues sont tirées des cales par poignées de deux et examinées par des trieurs spécialisés qui séparent les différentes catégories de poissons (morues, ânon, rebut).

30 Dans la correspondance de Gaston Monier, le terme employé pour retenue est *réfraction*. Pour les années 1906-1910, nous avons relevé les retenues suivantes par rapport au « bon » : 8 à 12 % pour le rouge, 30 à 40 % pour le gros brisé, 25 à 40 % pour les ânon, 35 à 50 % pour les colins. Ces prix varient selon l'abondance des pêches, les acheteurs se montrant moins rigoureux en période de pénurie.

31 Montés à bord des navires en déchargement, les taillistes comptent les poissons à l'unité près, les pèsent, et forment des lots de poissons équitables qu'ils répartissent ensuite entre les preneurs, lesquels n'achètent chacun qu'une fraction de la cargaison. Les taillistes rédigeaient aussi des comptes de livraisons.

il est certain que les négociations ont lieu verbalement. On peut supposer que Gaston Monier ne propose sa consignation³² que lorsqu'il s'est entendu au préalable avec ses acheteurs. Une fois le contrat signé, il prend en charge les intérêts de l'armateur à Bordeaux. Il doit donner toutes facilités aux capitaines des navires consignés. Il peut ainsi faire des avances, ou payer des réparations d'avaries, qu'il déduit du compte de vente. Le consignataire est rémunéré par une commission de 2 % sur la valeur du poisson vendu, déduite du compte de vente remis à l'armateur du navire. Cette commission est dite « ducroire », car le consignataire est responsable de la solvabilité des acheteurs. Il retient un escompte de 4 % pour paiement comptant des livraisons, de 3,5 % pour paiement à 30 jours. Il répercute cet escompte aux acheteurs. Ceux-ci paient les frais de triage et de transports des morues jusqu'aux sécheries. La commission de 2 % est le seul profit retiré par le consignataire. Elle représente quelques centaines de francs par navire, pour les goélettes islandaises, mais elle peut dépasser le millier pour les gros trois-mâts et les chalutiers à vapeur.

La position du consignataire ne manque pas d'ambiguïté. Il est en effet théoriquement en charge des intérêts du vendeur, cependant il entretient des relations très étroites avec les acheteurs bordelais. Il peut s'agir d'associés, puisque Gaston Monier participe au capital des maisons *Blanchard et Cie*, Théophile Valen et Camille Freignon, par exemple³³. Devant fournir des avances aux armateurs à l'ouverture des panneaux et des crédits à ses acheteurs, le consignataire doit s'adosser à une banque³⁴. C'est ce qu'explique Robert Monier, le fils de Gaston, lorsqu'en 1926, il sollicite un crédit auprès de la *Société générale* :

Je dois faire des avances aux armateurs vendeurs dès la mise à ma disposition des chargements et [...], d'un autre côté, mes acheteurs, quoique de crédit de tout repos, me retardent le paiement ; en un mot je sers souvent de banquier aux deux parties contractantes par mon intermédiaire. Vu l'importance des chargements, [...] il peut arriver que mon *working capital*³⁵ [...] se trouve un peu court et, alors, j'ai besoin de facilité de caisse en banque pour un mois maximum, le plus souvent pour la huitaine. [...] Notez que mes affaires comportent peu de papier, on me paie en chèque sur Bordeaux³⁶.

³² Lorsqu'il écrit aux armateurs, Gaston Monier leur confirme « l'achat » de leur pêche. Le terme est ambigu car la plupart des pêches livrées à Saint-Pierre sont réellement sa propriété, alors que les livraisons à Bordeaux des navires pêcheurs se font simplement sous sa consignation.

³³ Il a placé 5 000 francs chez Camille Freignon en 1903, jusqu'à 50 000 francs chez Théophile Valen, et probablement 85 000 francs chez Blanchard.

³⁴ Gaston Monier a confié ses comptes à la *Banque de Bordeaux*, ancienne maison *Soula, de Trincaud-Latour et Cie*. Dans les années 1880, un neveu du fondateur de la banque épouse la fille du consignataire Bernard Delugen.

³⁵ Fonds de roulement.

³⁶ Lettre de Robert Monier à la Société générale en date du 8 février 1926, collection de l'auteur.

Un affrèteur

La majeure partie des navires que Gaston Monier reçoit à Bordeaux sont des transports qu'il a affrétés pour acheminer les premières pêches entreposées à Saint-Pierre. Les chartes-parties signées par Gaston Monier avec les armateurs de ces navires, généralement normands ou bretons, répondent au même modèle. Le plus souvent, le contrat prévoit un voyage vers Cadix, Lisbonne ou Setubal, afin d'y prendre un chargement de sel. De là, le navire doit se rendre à Saint-Pierre afin d'y déposer son sel et prendre une cargaison de morue, le plus souvent verte, plus rarement sèche. Le retour se fait sur Bordeaux ou un autre port de « l'Océan ou de la Manche ». La destination finale peut être donnée au départ de Saint-Pierre, ou bien être précisée au dernier moment, lorsque le navire mouille à Belle-Île ou dans la rade de Saint-Martin-de-Ré, en l'attente d'un ordre vers Bordeaux ou vers La Rochelle. En 1903, le fret du sel s'élève à environ 20 francs la tonne, payable à Saint-Pierre par un billet sur la maison de Bordeaux, à un mois de vue. Le fret de la morue, 30 francs en 1903, se paye comptant à Bordeaux sans escompte. Lorsque le port girondin n'est pas la destination finale, le fret de la morue est réduit d'un franc ou deux. Les acheteurs compensent ainsi une partie des frais ferroviaires qu'ils devront dépenser pour acheminer la cargaison à Bordeaux depuis La Rochelle, Fécamp ou Saint-Malo, tandis que l'armateur évite l'inconvénient d'une longue immobilisation du navire, contraint de descendre puis de remonter la Gironde. Les chartes-parties prévoient 40 à 55 jours de planche, réversibles sur les différentes escales du navire, avec une dizaine de jours de « surestaries » payées au tonneau de jauge³⁷. En revanche, les jours de planche dans les ports d'approvisionnement en sel sont laissés « à la diligence du capitaine ».

Un armateur à la grande pêche

Gaston Monier est également propriétaire de navires. Cette activité d'armateur, et non plus d'affrèteur, débute peu avant 1892, date à laquelle un compte de la « maison de Saint-Pierre » donne le nom d'une demi-douzaine de « goélettes locales »³⁸. Il s'agit de petites unités de pêche, montées par dix-huit à vingt et un hommes. Elles portent six ou sept doris, petites barques dans lesquelles deux hommes vont tendre les lignes lors de la pêche sur les bancs. Ces goélettes, attachées au port de Saint-Pierre, sont montées par des équipages recrutés en Bretagne pour la saison. Elles hivernent sur place, dans le « Barachois », lagune qui prolonge la rade de Saint-Pierre. Gaston Monier possède également des

37 Il s'agit de journées consacrées aux déchargements. Les surestaries sont des indemnités payées par l'affrèteur à l'armateur pour dépassement de ces délais.

38 En 1889 la succession de Victor Mellis ne cite aucun navire (AD 33, 3 Q 5195, n° 169, 8 novembre 1889).

goélettes ou des trois-mâts métropolitains. Il s'agit d'unités plus importantes, armées à Saint-Malo³⁹, qu'elles quittent généralement au mois de mars, pour une première pêche sur les bancs de Terre-Neuve. Elles déposent leurs deux premières pêches à Saint-Pierre, en juin et en août, avant de retourner en France, en octobre-novembre, avec le produit d'un troisième séjour sur les bancs. L'armateur possède aussi des navires de transport. Il est particulièrement fier de l'*Audacieuse*, goélette au long cours de 350 tonneaux, construite en 1898 à Saint-Malo par les chantiers Ange Bossard et fils. Elle lui vaut les compliments du journal *Le Yacht* du 17 septembre 1898. En effet, désirant se faire construire « un primeur de grande vitesse⁴⁰ », Gaston Monier a fait appel à l'architecte naval bordelais Georges Sahuqué, auteur de plusieurs yachts de course. L'article indique que Gaston Monier possède une dizaine de transports ou de navires pêcheurs. En 1903, il en possède encore neuf—six métropolitains et trois goélettes coloniales—, sans compter les trois huitièmes de la *Jeanne-d'Arc*. Selon les polices d'assurance, ces navires représentent un capital de 259 000 francs, valeur des corps, alors que les frais d'armement sont assurés pour une somme équivalente. Pour avoir une idée du capital total engagé, il faut ajouter à ces chiffres les 36 000 francs d'avances faites aux équipages. Ceux-ci représentent environ cent soixante-dix hommes en 1902⁴¹. Sur les rôles d'équipage sont inscrits aussi quatre ouvriers recrutés pour l'habitation de Saint-Pierre et vingt-cinq à trente jeunes garçons de seize ou dix-sept ans, employés comme « graviers », pour faire sécher la morue. Ainsi, si le bureau de Bordeaux ne comprend sans doute qu'un comptable et un commis, Gaston Monier se trouve à la tête d'une entreprise qu'on qualifierait aujourd'hui de PME, et ses armements mobilisent plus d'un demi-million de francs or.

La moyenne d'âge des navires pour lesquels on connaît la date de construction atteint douze ans et demi en 1892. Il s'agit donc de bâtiments achetés d'occasion. En 1903, à l'apogée des armements Gaston Monier, la flotte a vieilli de cinq ans, malgré la construction de quatre unités récentes. Quatre bateaux dépassent vingt-quatre ans. Pourtant, ce vieillissement de la flotte n'explique pas l'hécatombe qu'elle subit en quelques années. Le *François-René* est condamné en 1904, la *Charmeuse* s'échoue aux Sables-d'Olonne la même

39 Selon l'*Annuaire de la Gironde* des années 1896 à 1904, les trois quarts de ces navires sont attachés au port de Bordeaux. Leur propriétaire est alors le premier armateur à la grande pêche du port girondin, voire le seul en 1904.

40 Les premières cargaisons débarquées à Bordeaux en mai, c'est-à-dire en début de saison, bénéficient de prix élevés.

41 Une circulaire du *Comité central des armateurs de France* du 17 mars 1906 classe Gaston Monier au cinquième rang parmi les armateurs à la grande pêche adhérant au comité, avec 116 hommes d'équipage, derrière *La Morue française* (835 hommes), L. Hubert fils (174), J. Légasse (157) et Émile Houduce (134).

année, l'*Alice* coule au large d'Ouessant en 1905, le *Georges-René* sombre en plein Atlantique en 1906, tandis que la *Jeanne-d'Arc* disparaît sur les bancs deux ans plus tard. Même l'*Audacieuse* n'est pas épargnée, puisqu'elle fait naufrage à Terre-Neuve en 1906. L'âge moyen des navires disparus atteint neuf ans et six mois seulement. Découragé par ce manque de chance, Gaston Monier liquide ses derniers navires en 1910. Il réussit à se débarrasser de la *Câlineuse*, vieux rafiote de 1875. Son acquéreur prétendra que tout l'avant du navire était pourri. Il devait en être de même pour le *Bait-Bill* (1884), que Gaston Monier veut vendre depuis 1904, et qui coule au large d'Arcachon en 1911, après avoir enfin changé de propriétaire. Même s'il était bien assuré, Gaston Monier a dû subir des pertes lors de ces « fortunes de mer ». Cependant, la crise que connaissaient à l'époque les armements morutiers l'ont empêché de liquider les vieux navires et l'ont certainement dissuadé d'en acquérir de nouveaux.

Les sécheries de morues : une forme d'intégration verticale

Gaston Monier possède deux domaines à Bègles dans lesquels sont installées des sécheries de morues. La propriété, appelée Taudinat, comprend deux maisons, une pour le maître et l'autre pour loger « les gens de service ». Tout autour s'étendent 8 hectares de prairies et de terres incultes, sur lesquelles sont plantés les étendoirs, ou « pendilles », nécessaires au séchage du poisson⁴². La sécherie se compose de grands hangars « en bois de pin et couverts de tuiles creuses », dont un abrite un lavoir cimenté⁴³. En 1897, Gaston Monier a acquis un second domaine de Jules Mellis (1836-1900), frère cadet de Victor. Cette « sécherie annexe » est une propriété plus modeste de 12 770 m², un ancien bourdieu viticole converti pour le séchage des morues cinquante ans auparavant⁴⁴.

Gaston Monier n'exploite pas directement ces sécheries : elles sont affermées. Néanmoins, elles constituent un maillon des activités du consignataire-armateur. Dès 1890, une partie du domaine de Taudinat (13 289 m²) est louée à Alfred Daney (1832-1911), qui occupe une propriété voisine. Ce négociant de la Rousselle, républicain modéré, exerça les fonctions de maire de Bordeaux à trois reprises, entre 1884 et 1908. Cependant, la plus grande partie du domaine (75 000 m²) est louée à Louis-Alfred Blanchard, un autre négociant de la Rousselle, également engagé en politique puisqu'il a été maire de Bègles

42 AD 33, 3 E NC 5294, M^e Garrau, notaire à Langon, acte d'achat, 2 juillet 1887. Ce domaine correspond au quartier appelé aujourd'hui « les prés Lacoste ».

43 AD 33, 3 E 26862, bail à ferme du 27 juillet 1874 en faveur de Charles Mellis, frère de Victor.

44 AD 33, 3 E 35871, achat du 11 décembre 1897, 30 000 francs, dont 20 000 prêtés par Marguerite Toyre, mère de Gaston Monier. Localisation cadastrale actuelle : section AI, parcelles 104 et 105, rue Jacqueline-Auriol.

durant plusieurs mandats. En 1908, Louis-Alfred Blanchard connaît de grosses difficultés et doit liquider ses affaires. De son côté, Alfred Daney a abandonné le négoce et ses successeurs choisissent un autre site pour poursuivre leurs activités. L'ensemble du domaine de Taudinat est alors affermé à Zoé Bécut, veuve d'Antoine Lataste. Elle descend d'une vieille lignée de portefaix auvergnats, impliqués dans le séchage des morues depuis 1830. Son grand-père, Jean Bécut, puis son père, Pierre, ont exploité plusieurs sécheries à Talence. Gaston Monier et sa nouvelle locataire partagent les frais d'installation d'une nouvelle sécherie mécanique à vapeur, remplaçant celle que Louis-Alfred Blanchard avait installée dès 1899⁴⁵. En 1908, il en existe trois autres à Bègles, dans les sécheries Fernand Mellis, Henri Fabre et Volpillac. Jusque-là, les négociants bordelais se contentaient de l'avantage que le climat local leur conférait sur leurs rivaux bretons ou normands. Mais l'installation d'une sécherie mécanique à Fécamp, en 1903, par les frères Le Borgne, encourage les Bordelais à s'adapter pour faire face à la nouvelle concurrence des ports d'armements. La sécherie annexe, quant à elle, est louée à des personnages plus modestes, simples sécheurs à façon, qui ne se risquent pas dans le négoce. En 1912, elle est reprise par les frères Hermenk, descendants d'une vieille famille de négociants rousselins d'origine ariégeoise, possesseurs d'un autre établissement à Bègles. En 1890, les baux des deux domaines rapportent 8 000 francs annuellement, alors qu'ils figurent dans les livres de Gaston Monier pour un capital de 110 000 francs⁴⁶.

Les deux sécheries jouent un rôle d'entrepôt pour le poisson qui n'a pas trouvé preneur lors de sa livraison. Il s'agit en grande majorité des « faux poissons », gadidés de moindre valeur que la morue, et des rebuts ou autres « avariés ». Il peut s'agir également d'entreposage dans un but spéculatif ou de poisson appartenant à Gaston Monier lui-même. Les sécheurs peuvent livrer en vert selon les ordres du consignataire, mais le plus souvent ils séchent le poisson et l'expédient pour lui. Ainsi, les opérations d'emballage et d'expédition sont en quelque sorte externalisées. Les sécheurs apparaissent dans une étroite dépendance vis-à-vis de leur propriétaire : la veuve Lataste facture les travaux réalisés en sécherie selon un tarif diminué de 10 % d'escompte ; une partie importante du règlement se fait par compensation du loyer. Le contrat passé le 9 juin 1912 avec *Prosper Hermenk fils frères* stipule un loyer annuel de 1 500 francs, accompagné d'une somme de 500 francs par an que Gaston Monier doit recevoir comme conseil. Mais, comme le locataire doit toucher 175 francs par mois pour gérer les marchandises de son bailleur, le prix de la location se trouve réduit à 100 francs par an. Le propriétaire doit avancer tous les frais d'achat de matériel qui sont

45 AD 33, 5 M 335, déclaration du 10 novembre 1899.

46 AD 33, 3 Q 4877, f° 9, f° 26 et f° 32, enregistrement des actes sous-seing privé.

portés sur un compte produisant 5 % d'intérêts. En fin de campagne, les deux parties doivent se partager les bénéfices ou les pertes par moitié.

Pour écouler le poisson de ses sécheries, Gaston Monier dispose d'un réseau de représentants. Il est particulièrement dense dans le Midi, de Carcassonne à Nîmes (11,6 % des ventes en 1888) et en Provence (10 %). Cependant, les villes du Grand Ouest (Angoulême, Châtelleraut, Nantes, Tours) représentent un quart des ventes. L'Algérie (20,5 %) et l'Espagne (22,4 %), figurent comme de grands centres de consommation. Toujours en 1888, les ventes réalisées par l'intermédiaire de représentants atteignent 406 000 francs. Gaston Monier exporte une partie importante des morues et des faux poissons séchés à Bordeaux, principalement vers les Antilles, et vers l'Italie à partir de 1907. Il s'agit de bénéficier d'un système de primes instauré sous l'Ancien Régime et destiné à soutenir l'industrie morutière nationale face à la concurrence anglaise ou américaine. Gaston Monier reçoit une moyenne annuelle de 53 450 francs entre 1905 et 1916, avec un record à 100 000 francs en 1909-1910. La maison de Bordeaux entre pour 71,3 % dans la réalisation de ces exportations sous bénéfice de prime, le reste étant fourni par la maison de Saint-Pierre.

LA « MAISON DE SAINT-PIERRE » : UN RÔLE D'ENTREPÔT ET DE SÉCHERIE

Une factorerie coloniale

La possession d'une « habitation » dans l'île de Saint-Pierre, c'est-à-dire en l'espèce d'un établissement pour le séchage de la morue⁴⁷, distingue Gaston Monier des négociants bordelais et des autres consignataires⁴⁸. Ses concurrents, Louis Alexandre Laflaquière – qui reprend une partie de la clientèle de son beau-frère failli, Émile Biraben – ou Arthur Legras, ne semblent avoir que des représentants dans l'archipel.

L'habitation dite « Grave-Langlois » ou « Saint-Michel », longue sur environ 108 mètres le côté sud du Barachois⁴⁹. C'est sur ce rivage qu'on trouve la grave proprement dite, une étendue couverte de pierres, soigneusement désherbée et disposée pour le séchage de la morue. Pour l'accostage des navires, Gaston Monier a fait construire deux cales de 70 et 40 mètres de long. Les terrains s'étendent

47 Le terme est très connu dans l'histoire du Canada (Nouvelle-France) puisque c'est ainsi que Champlain désigne le comptoir de fourrures qu'il plante à Québec.

48 Parmi les Bordelais qui ont possédé une « grave » à faire sécher la morue, on ne peut guère citer que Damblat et David (1840), Salvané (1835-1867) et une association de négociants (Hermenk, Magne, Duhar, Rouy frères, Duleau) qui achète la grave voisine de celle des Monier en 1877.

49 Tous ces bâtiments sont aujourd'hui détruits, à l'exception d'un grenier à sel récemment restauré. Leur emplacement se trouve sur le site de l'ancien aéroport de Saint-Pierre, à proximité du nouvel hôpital (coordonnées approximatives : 46° 46' 25" N, 56° 09' 42" W).

en profondeur sur environ 200 mètres, formant ainsi une étendue d'environ 2 hectares. Les bâtiments se composent d'une maison d'habitation destinée à abriter le gérant ou un gardien durant l'hiver, d'une boulangerie avec deux fours construits vers 1865 et 1888, d'une douzaine de hangars pour stocker les morues sèches et le sel, de logements pour les graviers ou coquerie⁵⁰. Le tout est construit en bois, selon le style typique de l'archipel. L'établissement fonctionne comme une factorerie : il sert à écouler des marchandises venues de France et à collecter des cargaisons de morues vertes. L'habitation comporte une boutique qui vend tout ce qui peut être nécessaire à la population locale ou aux marins de passage : nourriture, en particulier des alcools, vêtements (cirés, sabots), accastillage, engins de pêche (hameçons, lignes). Ces marchandises sont destinées aux petits pêcheurs locaux à qui l'habitation ouvre un compte. Cependant, leur solvabilité dépend des aléas de la pêche et le gérant de l'habitation se plaint souvent des difficultés qu'il éprouve à recouvrer les créances, à la fin de la saison de pêche. Les ventes de matériel ou de nourriture aux capitaines et aux équipages des navires consignés par la maison de Bordeaux posent moins de problèmes, car les dettes contractées à Saint-Pierre sont retenues, au retour en métropole, sur le prix des morues vendues. L'obligation de se fournir à l'habitation figure dans les chartes-parties signées par les capitaines des navires affrétés comme transports. La boulangerie fabrique le pain nécessaire aux équipages des navires pêcheurs ou des transports en escale à Saint-Pierre. Des tournées approvisionnent également des pêcheurs dispersés dans les anses de l'île. Cette activité, qui nécessite l'importation de farines américaines, ne semble guère rentable⁵¹, mais elle offre un service aux navires consignés par la maison. Selon un inventaire de 1898, les bâtiments représenteraient une valeur de 122 000 francs, matériel compris. Les marchandises atteignent 110 000 francs, somme à laquelle on doit ajouter 103 000 francs de sel et 79 000 francs de morues en stock.

À partir de 1904, à la suite d'une série de mauvaises années marquées par d'importantes pertes, Gaston Monier confie la gérance de l'habitation à son fils aîné Robert, âgé de 19 ans, remplacé à partir de 1906 par son cadet François. La correspondance envoyée par ces deux frères, qui dirigent alternativement l'habitation, montre des hommes énergiques, déterminés à relever l'entreprise familiale, en sabrant les frais généraux et en luttant contre la concurrence. Leur séjour dans l'île commence généralement début mai, après une traversée en paquebot, via New-York et Halifax, voyage qui permet de rencontrer les correspondants de la maison. Ils restent à Saint-Pierre jusqu'à la fin du mois

50 C'est le nom donné à la maison où logeaient les graviers.

51 Elle est louée 1 000 francs pour l'année 1912. En 1914, le gérant de l'habitation affirme que cette branche n'a pas fait de bénéfice depuis deux ans.

d'octobre, qui marque la fin de la saison de pêche. Durant l'hiver, l'habitation est confiée à des collaborateurs qui expédient les dernières cargaisons et remettent les bâtiments en état pour la saison suivante.

L'opération « en vert »

C'est ainsi que les courriers échangés entre Saint-Pierre et la maison mère désignent les achats de morue dans l'archipel. Celui-ci apparaît comme un passage quasi obligé pour les navires pêcheurs. Avant la généralisation des chalutiers, la capture de la morue sur le Grand Banc de Terre-Neuve ou les autres lieux de pêche voisins, comme le Banquereau ou le Bonnet-Flamand, se faisait à l'aide de lignes de fond de plusieurs kilomètres, sur lesquelles étaient accrochés des milliers d'hameçons. La nature de l'appât disponible – la boëtte – déterminait trois saisons de pêche. D'avril à juin, on « boëttait » à l'aide d'un gros bigorneau appelé bulot ; en juin-juillet, la seconde pêche se faisait à l'aide d'un petit gadidé nommé capelan ; enfin, de juillet à octobre, les terre-neuvas utilisaient une petite seiche, l'encornet. Pour pouvoir participer aux trois pêches, les voiliers devaient se rendre à Saint-Pierre pour déposer leurs première et seconde pêches, et se réapprovisionner en sel.

À Saint-Pierre-et-Miquelon, Gaston Monier achète du poisson pour son propre compte, agissant en négociant et non plus en qualité de consignataire. Lors de la campagne de 1913, c'est la maison de Bordeaux qui achète, dès mars-avril⁵², les premières pêches à livrer à Saint-Pierre à partir de juin. Les contrats reprennent à peu près les mêmes termes. Ils concernent, selon le cas, une ou deux pêches. L'armateur sera libre de décharger ou pas, ou de livrer la quantité qu'il désire. Gaston Monier s'engage à payer 22 ou 23 francs le quintal de 55 kg. Si le cours est supérieur – il sera de 27 à 28 francs – le consignataire devra acheter au cours, sinon le vendeur aura la faculté de livrer à un autre acheteur ou de charger son poisson sur un transport affrété par Gaston Monier. Dans ce cas, ce dernier aura entière préférence pour la consignation du poisson. Les accords fixent également le prix du sel dont les navires auront besoin pour repartir en pêche.

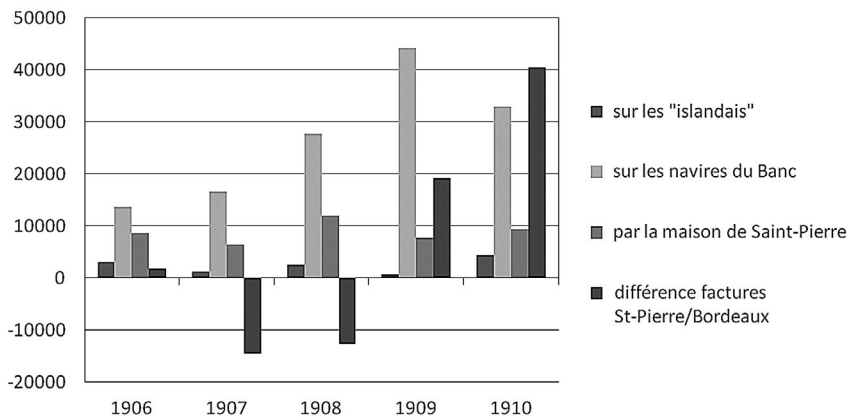
Le gérant de l'habitation Monier doit donc réceptionner les cargaisons achetées par la maison de Bordeaux. Il peut également tenter d'acheter les secondes pêches auprès des représentants des armateurs établis à Saint-Pierre, ou persuader ces derniers de confier la consignation de leurs retours en métropole à la maison Gaston Monier. En juin 1913, la maison de Saint-Pierre obtient, par des négociations sur place, les livraisons du chalutier *Labrador* appartenant à l'armateur boulonnais Joseph Huret, tandis qu'en septembre elle remporte

52 En 1914, la plupart des contrats sont signés en février.

les dernières pêches de la *Société Nouvelle des Pêcheries à Vapeur*, d'Arcachon. La maison Gaston Monier achète également la morue « locale », capturée par les petits pêcheurs saint-pierrais sur de petites embarcations non-pontées : les « warys ». Elle est cependant réputée mal préparée et ne jouit pas d'une grande estime, car elle se conserve moins longtemps que la morue du Banc. Les retours des goélettes coloniales sont plus intéressants. En janvier 1910, Prosper Gautier, gérant de l'habitation durant l'hiver, sonde les vendeurs locaux, leur offrant 17 francs le quintal « pour campagne », c'est-à-dire pour l'ensemble des pêches réalisées. Cependant, les armateurs hésitent à s'engager si tôt, à une époque de l'année où l'on ne peut présumer des cours. Ceux-ci sont établis par la concurrence que se livrent les acheteurs : Laflaquière, Legras, *Sécheries de Fécamp*, le Granvillais Chuinard, et surtout *La Morue française*, pour ne citer que ceux qu'évoquent le plus souvent les lettres de la maison Monier. Les prix dépendent aussi des possibilités de stockage des habitations et de la disponibilité des navires-transport en rade. Pour le gérant, la difficulté est de posséder un transport disponible au moment où arrivent les navires pêcheurs. Mais les aléas de la navigation à voile et les incertitudes de la pêche ne permettent pas toujours de remplir les cales des transports avec la célérité désirée. Les 45 jours de planches accordées par les chartes-parties peuvent alors se révéler insuffisants. Pour combler les « vides » des navires en partance, ou déstocker lorsque les transports de la maison ne sont pas là, on peut solliciter un concurrent pour compléter une cargaison ou lui offrir une partie d'une cale.

En achetant des cargaisons de morues à Saint-Pierre-et-Miquelon, Gaston Monier joue sur la différence des cours entre l'archipel et Bordeaux. Prenons l'exemple du *Saint-Charles* qui, en août 1908, débarque à Bordeaux une partie des pêches de l'*Anne-Marie* et de la *Jeannette*. Les 1 18 250 kg de poisson du Grand Banc, « bien préparé », ont été achetés à 18,50 francs et 19 francs le quintal, soit 40 606 francs au total. Le gérant de l'habitation facture à la maison de Bordeaux les frais de transbordement (0,50 francs le quintal), 13 tonnes de sel nécessaire au repiquage, à 35 francs la tonne, et prélève une commission d'achat de 0,50 francs par quintal. Ces frais représentent environ 6,5 % du prix d'achat. Durant la traversée, le poisson a perdu 13 % de son poids par égouttage. Il est trié à la livraison et payé 24,50 francs le bon, alors que le rebut et les avariés représentent moins de 6 % de la cargaison. La vente produit 45 295 francs, moins 3,5 % d'escompte remis aux acheteurs pour paiement à 30 jours. La maison-mère retire également les frais de pesage et de débarquement, des droits sur le sel, les assurances et 29 francs de fret par tonne. L'ensemble de ces frais bordelais représente environ 10 % du prix de vente du poisson. La différence entre la facture de Saint-Pierre (39 360 francs) et le compte de vente établi à Bordeaux (43 232 francs) laisse un bénéfice de 3 872 francs, soit

plus d'un franc par quintal. Pour la campagne 1910, ces bénéfices dépassent 40 000 francs, et même 150 000 francs en 1912⁵³. Cependant, comme cela arrive en 1907 et 1908, des prix insuffisants à Bordeaux peuvent entraîner la vente à perte (**graphique 2**).



Graphique 2. Montant des commissions prélevées par la Maison Monier, 1906-1910 (en francs)

L'opération « en sec »

Le gérant de l'habitation doit aider les équipages des navires – consignés ou achetés – à décharger la morue, à la stocker, et à remplir le navire de sel neuf. Pour toutes ces opérations, il dispose de journaliers vivant dans l'île, mais surtout de vingt à trente gravières, selon les années. En 1911, une agence spécialisée recrute ces jeunes de quinze à dix-neuf ans dans les environs de Paimpol⁵⁴. Ils touchent, selon leur force, 155 ou 160 francs par campagne, nourris et logés⁵⁵. En 1914, on leur offre 350 francs, sans bottes ni ciré, ce qui explique sans doute la progression des salaires. Le nombre de séjours à l'hôpital local renseigne assez sur leurs conditions de vie. De juin à août 1911, les assurances doivent rembourser 338 journées d'incapacité de travail, soit deux fois le montant des primes versées par Gaston Monier. Ces adolescents souffrent surtout de blessures aux mains, sans doute occasionnées par les arrêtes des poissons manipulés et le contact prolongé dans l'eau lors de leur lavage. En avril 1908, les gravières refusent de travailler et l'un d'eux écope de vingt-quatre heures de prison. En mai 1910, six gravières s'enfuient « dans la montagne » mais, ayant touché des avances et étant

53 À cette époque, Gaston Monier s'est associé en compte à demi avec le négociant bordelais Étienne Canac. Pour entrer dans ses frais généraux, il prélève une commission de 2% à Saint-Pierre et, à nouveau, de 2% à Bordeaux.

54 En 1911, vingt et un gravières sur trente sont âgés de seize ou dix-sept ans.

55 En 1912, le chef boulanger est engagé pour 135 francs par mois, nourri et logé. Les frais de nourriture des gravières sont estimés à 75 francs par mois. On peut ainsi juger de l'extrême modestie des salaires de ces adolescents.

considérés comme inscrits maritimes, ils sont bientôt arrêtés par la gendarmerie et, prévenus de désertion, réexpédiés en France. Sur leur salaire, leur patron retient 6 francs par « arrestation⁵⁶ ». L'habitation « prête » de manière fictive ses graviers aux armateurs des navires métropolitains. L'inscription d'un gravier sur le rôle permet à l'armateur de déclarer qu'il pêche « en sécherie » et de toucher une prime de 50 francs, au lieu de 30 francs pour chaque homme d'équipage. Le travail des graviers consiste surtout à faire sécher une partie de la morue reçue à l'habitation. Il s'agit de laver le poisson de son sel, puis de l'étendre au soleil sur la grave. Le soir, la morue est rassemblée en piles, appelées « melons », pour éviter qu'elle ne prenne l'humidité. Elle est exposée durant « cinq soleils » (lettre du 22 juillet 1910), afin d'acquérir le degré de siccité qui lui permettra de supporter le voyage des Antilles. Le courrier envoyé à la maison de Bordeaux durant l'été 1908 indique l'existence d'une sécherie mécanique, ce qui paraît une innovation dans la colonie. Elle permet des économies de main-d'œuvre, mais aussi de sécher par tous les temps, alors que les brumes sont fréquentes en été dans l'archipel. Elle est souvent prêtée aux concurrents moyennant une indemnité par fournée. L'installation de voies Decauville en 1912 permet de gagner du temps sur des manutentions qui se faisaient jusqu'ici à la brouette. Il s'agit d'une adaptation à l'apparition des chalutiers qui apportent des cargaisons bien plus importantes que les voiliers en bois.

La Guadeloupe et la Martinique constituent les destinations traditionnelles de la morue séchée à Saint-Pierre-et-Miquelon, surtout pour le petit poisson ou la morue de médiocre qualité. Pour mieux supporter un voyage de deux ou trois semaines sous les tropiques, la morue est *emboucautée*, c'est-à-dire mise en fûts⁵⁷. Un tonnelier est embauché à cet effet. Gaston Monier expédie des boucauts sur des transports qu'il partage avec d'autres chargeurs. Une vingtaine de lettres commerciales conservées pour l'année 1896 nous apprennent que Gaston Monier confiait sa marchandise à des consignataires, l'un à Pointe-à-Pitre (L. de Buffrenil), l'autre à Saint-Pierre-de-la-Martinique (Saint-Léger-Lalung). Le marché de La Guadeloupe est alors contrôlé par des acheteurs coalisés en une *grande* et une *petite bande* qui entendent conserver le monopole des achats au débarquement des navires, et par là même fixer des prix très en dessous de ceux qu'ils repercutent sur les détaillants. Malgré les pressions et menaces, Gaston Monier réussit à distraire ses lots des ventes communes et à obtenir des prix plus rémunérateurs. Une autre difficulté réside dans le recouvrement des créances, les banques locales demandant 12 % d'escompte. En 1896, Gaston Monier accepte

56 C'est-à-dire 6 francs par jour non travaillé. En 1910, les graviers Broudu et Lemoine perdent ainsi l'un 18 francs et l'autre 30 francs, ce qui représente 12 à 20 % de leur rémunération.

57 En 1896, un des correspondants de Gaston Monier l'engage à proscrire les expéditions de morues depuis Bordeaux, la longue traversée nuisant à la qualité de la marchandise.

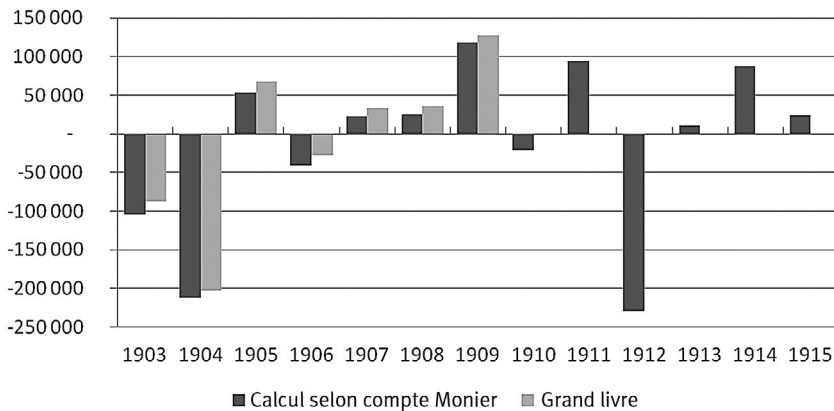
l'achat de marchandises – tafia, cacao, café – pour compenser ses créances, mais il ne semble pas avoir donné suite à cette pratique. Halifax, en Nouvelle-Écosse, constitue la seconde destination de la morue séchée sur les graves de Saint-Pierre. Là encore la maison Monier confie ses envois à un consignataire local (James Fraser). Il s'agit surtout de faux poissons : ânon séchés et emboucautés (haddock), de morues locales, de « barbue » ou de colins. En 1910 et 1911, des contacts sont pris également avec des maisons de New York.

Un bilan établi à la fin de l'année 1910 permet d'évaluer l'activité de l'habitation : les trente graviers ont lavé 1 000 quintaux, séché et magasiné 5 000 autres quintaux ; ils ont transbordé dans les navires de transport 40 000 quintaux de morue verte et 1 000 tonnes de sel. Cette main-d'œuvre a coûté 30 000 francs, traversées comprises.

SURVIE ET ADAPTATION DANS UNE CONJONCTURE DIFFICILE

Une entreprise frappée par la crise du début du xx^e siècle

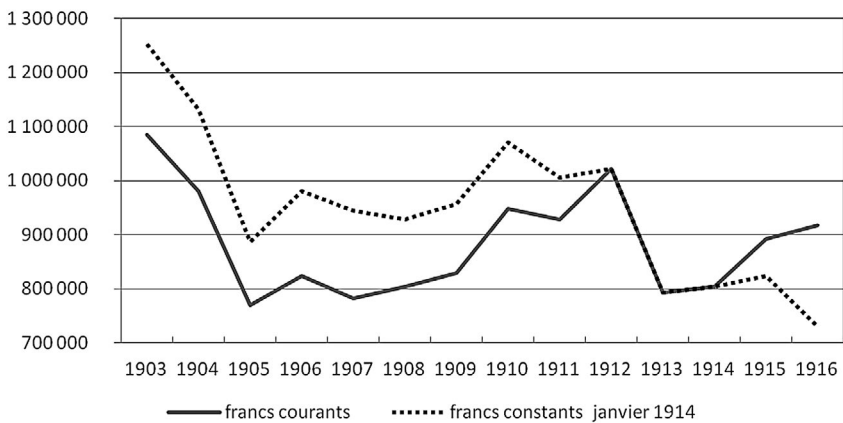
Quelques pièces comptables en notre possession, en particulier le Grand Livre des années 1903-1910, permettent d'établir les résultats de la maison Gaston Monier pour cette période⁵⁸. On obtient des chiffres légèrement différents en calculant le solde annuel du compte personnel de Gaston Monier (graphique 3). Les résultats des années 1910-1915 figurent dans une correspondance concernant l'impôt sur les bénéfices réalisés durant la première guerre mondiale.



Graphique 3. Résultats par exercice (en francs courants)

⁵⁸ Les exercices commencent le 1^{er} mai et finissent le 31 avril de l'année suivante. Ce calendrier correspond à une campagne de pêche et à l'écoulement des stocks. Pour faciliter la lecture des graphiques, les exercices sont datés par campagne de pêche. Ainsi, la colonne 1903 correspond à l'exercice 1903-1904.

La figure 3 montre les pertes importantes de la maison Monier durant les campagnes 1903, 1904 et 1906. La crise, qui frappe toute la profession, est due à une série de mauvaises pêches⁵⁹. Le très mauvais résultat de 1912 s'explique par une campagne de pêche désastreuse et la mise par pertes et profits d'une somme de 254 717 francs correspondant à des créances anciennes irrécouvrables. Gaston Monier subit une érosion de son capital ainsi que le montre l'évolution de son compte personnel (**graphique 4**)⁶⁰. On doit considérer que ce capital très élevé, dépassant le million en 1903, a été accumulé durant la période antérieure, dont la prospérité est soulignée par le nombre croissant de navires déchargeant à Bordeaux (**graphique 1**). Une bonne partie des pertes provient de la cessation d'activité de nombreux collaborateurs. Quoique créancier pour des sommes importantes, Gaston Monier préfère souvent une liquidation amiable plutôt que la faillite de ses amis et accepte des délégations d'assurances-vie en guise de paiement. Sur les 82 000 francs que lui doit depuis 1904 Thomas Prenveille, son correspondant à Saint-Malo, il ne touche que 42 000 francs en 1920. Il récupère 11 000 francs sur les 25 000 francs dus par son ancien gérant de Saint-Pierre. En revanche, les archives de la maison ne permettent pas de déterminer si Gaston Monier a pu recouvrer la totalité des 79 000 francs encore dus en 1910 par Louis-Alfred Blanchard.



Graphique 4. Solde du compte Gaston Monier (au 31 mai de chaque année)

⁵⁹ Selon les statistiques publiées par Paul Latreille (*Bordeaux, port morutier, op. cit.*, p. 45), les importations annuelles de morue par le port girondin n'auraient pas dépassé 29 000 tonnes, en moyenne, dans les années 1903-1906, alors qu'elles atteignaient 50 000 tonnes dans les années 1900-1902, ce qui représente une baisse de 42 %.

⁶⁰ En 1916, Gaston Monier affirme : « mon capital est représenté par la balance du crédit de mon compte personnel à la fin de chaque exercice ».

Projets de liquidation

Lorsqu'il débarque à Saint-Pierre en 1904, Robert, le fils aîné de Gaston Monier, est bien décidé à « reconstituer une fortune si bien détruite et gaspillée par des conseillers et des voleurs ». Il vise l'ancien gérant, en place depuis seize ans, accusé d'un certain relâchement et auteur d'une « erreur de compte » d'environ 20 000 francs. Robert envisage la liquidation de l'affaire, mais la conjoncture n'est pas favorable. Pourtant, en février 1907, Gaston Monier signe une promesse de vente en faveur d'Henri Fabre, un négociant en morue bordelais⁶¹. Celui-ci envisage de fonder la *Société anonyme de la grande pêche française*, une entreprise au capital de 3 500 000 francs, capable de damer le pion à *La Morue française*, créée deux ans auparavant. Henri Fabre apporte son fonds de commerce et la vaste sécherie qu'il exploite à Bègles⁶². Il apporte également la promesse de vente de Gaston Monier. Celui-ci cède son fonds de commerce, ses navires *Rêveuse*, *Câlineuse* et *Bait-Bill*, trois huitièmes de la *Jeanne-d'Arc*, l'habitation de Saint-Pierre, avec tout son matériel, ainsi que la sécherie principale de Bègles⁶³. Louis-Alfred Blanchard vend également son fonds de commerce à Henri Fabre. Pour réaliser ces promesses de vente, la société doit déboursier un million de francs dont la plus grande partie doit aller, sans doute, dans les poches de Gaston Monier. En rémunération de ses apports, Henri Fabre reçoit 6 000 actions de cent francs sur les 35 000 qui composent le fonds social. La plus grande partie du capital restant est fournie en numéraire par des banquiers parisiens comme Jules-André Delcroix (2 000 actions), mais surtout par une firme anglaise : le *D. U. B. Syndicate Limited*, qui souscrit 23 500 actions. Gaston Monier et Louis-Alfred Blanchard ne s'engagent que pour 200 actions chacun, mais font partie du conseil d'administration, avec Henri Fabre et les principaux actionnaires parisiens⁶⁴. Cependant, la *Société de la grande pêche* disparaît avant d'avoir commencé la moindre activité : le 23 septembre 1907, le conseil d'administration, considérant la « situation actuelle des pêches » et craignant « que la mise en fonctionnement de la société n'amène, pendant un temps assez long, des dépenses sans profit », obtient de l'assemblée générale des actionnaires la dissolution de la société⁶⁵.

61 AD 33, 3 Q 3761, n° 24 v°, acte du 5 février 1907, enregistré le 27 février. Originaire de Millau, Henri Fabre s'est installé à Bordeaux dans les années 1880, comme négociant en morues, rue Ausone. Il achète la sécherie des Marronniers, à Bègles, en 1897. Elle était jusque-là exploitée par les Sétois Comolet.

62 C'est aujourd'hui l'école de musique Jean-Wiener, avenue du Maréchal de Lattre de Tassigny.

63 Statuts imprimés et registre des procès-verbaux des assemblées de la société, 22 pages manuscrites.

64 AD 33, 3 E NC 2094, statuts et déclaration de souscription déposés chez M^e Fuchi le 27 février 1907.

65 Henri Fabre, débiteur d'une somme de 60 000 francs envers Saint-Martin Légasse, vend sa sécherie à son créancier le 10 octobre 1907 (AD 33, 3 E NC 3690, M^e Richard). L'armateur lui offre 50 000 francs, alors que la propriété valait 100 000 francs en 1897.

Gaston Monier recouvre ses biens. L'expérience ne l'a pas pour autant détourné des projets ambitieux. En 1910, il est sollicité par Jean de Vilmorin pour donner son avis sur un projet de compagnie maritime industrielle ayant pour but de pratiquer la pêche le long des côtes du Maroc et de la Mauritanie. Gaston Monier critique le capital trop faible (350 000 francs) : « Je ne marcherai que si j'ai derrière moi un minimum de deux millions, à moins je préfère rester comme je suis et me contenter de ce que je gagne sans trop de souci [...]. Pour aller avec 300 à 500 000 [francs de] capital je n'ai besoin de personne, je reste petit et me contente ». Cependant, Gaston Monier établit un projet d'une vingtaine de pages à partir de chiffres empruntés à la campagne 1910. Il est intéressant de savoir quelle est la société idéale rêvée par notre consignataire-armateur. Elle exploiterait dix goélettes à hunier de type cancalais et quatre trois-mâts fécampois. L'entreprise comprendrait une habitation à Saint-Pierre employant trente graviers et des ouvriers, une sécherie à Bordeaux de la même superficie que celle de Bègles, une autre à Saint-Malo, plus proche des ports d'armement. Au total, les immobilisations atteindraient deux millions de francs. Si l'on comptait un *working-capital* d'un million, les actionnaires devraient fournir trois millions de francs. La firme devrait traiter 100 000 quintaux en vert à Bordeaux et 10 000 quintaux séchés à Saint-Pierre. Ces chiffres ne semblent pas exagérés puisque, dans une note de 1912, Gaston Monier indique qu'il s'apprête à traiter 60 000 quintaux en vert et 10 000 en sec. En tenant compte de frais généraux calqués sur ceux de son entreprise, et des prix de revient qu'il connaît bien, Gaston Monier table sur un résultat d'un million par an, soit 30 % du capital investi. Cette entreprise rêvée ressemble fort à celle que Gaston Monier possédait avant la liquidation de ses navires. Il lui manquait la sécherie de Saint-Malo, mais surtout d'importants fonds de roulement permettant les achats de poisson.

Comme le précédent, ce projet ne s'est pas concrétisé. En novembre 1910, Robert Monier reproche à son père son malthusianisme : « Nous représentons un grand navire naviguant à l'économie, dont l'armateur a la prétention de gagner de l'argent ». En 1912, Gaston Monier explique cette prudence : l'habitation de Saint-Pierre ne permet pas de dépasser 80 000 quintaux par an ; au-delà, pense-t-il, « nous risquerions d'être considérés par *La Morue française* comme des concurrents dangereux, par suite des ennemis auxquels cette société porterait le plus de tort possible ».

Adaptation au chalutage à vapeur

Curieusement, dans son projet, Gaston Monier ne laisse aucune place aux chalutiers à vapeur, dont la participation à la grande pêche depuis quelques

années est en train de changer la donne⁶⁶. Sans doute ses premières expériences en la matière lui laissent-elles un goût amer. En 1907, il est en effet sollicité comme conseil par les *Pêcheries du golfe de Gascogne* qui veulent se lancer dans la pêche à la morue. Jusque-là, cette société d'Arcachon, fondée en 1900 par des investisseurs bordelais, s'est uniquement consacrée au mareyage. Elle possède rapidement une vingtaine de chalutiers, pour l'achat desquels elle s'est fortement endettée. Gaston Monier se rend à Dunkerque pour aider à l'armement du *Nordcapet* et du *Baleine*, construits par les *Chantiers de France*. Il réalise les produits des deux chalutiers durant la campagne de 1907 et s'occupe du *Nordcapet* en 1908, le *Baleine* ayant coulé. Les commissions ne rapportent que 6 870 francs pour les deux années. En avril 1909, la *Gascogne* « se trouvant au milieu d'embaras financiers assez inextricables », Gaston Monier accepte d'avancer 300 000 francs nécessaires à l'armement de cinq chalutiers, moyennant une commission de 2 % sur la réalisation du crédit et de 3 % sur les produits. Assuré verbalement d'être l'unique consignataire de la société, il souscrit 100 actions de 100 francs lors d'une augmentation de capital. Les cinq chalutiers mis en service rapportent 30 742 quintaux, ce qui représente pour Gaston Monier une belle commission de 19 440 francs. Cependant, en 1910, la *Gascogne* obtient ses avances de la *Bankverein Suisse*, de Bâle. N'ayant plus besoin de Gaston Monier, la société arcachonnaise vend ses pêches à *La Morue française* et aux *Sécheries de la Gironde*, dont les Légasse sont actionnaires. Gaston Monier est donc évincé, mais à temps semble-t-il, car la *Gascogne* est mise en faillite à la fin de l'année 1910.

Gaston Monier n'a pas plus de chance lors de sa première affaire avec Joseph Huret, armateur boulonnais qui lui vend la pêche de son chalutier *Labrador*, en avril 1910. Les deux hommes n'arrivant pas à s'entendre sur les écarts, le contrat est annulé. Cependant, le 3 mai 1913, Gaston Monier parvient à un accord avec la *Société nouvelle des pêcheries à vapeur (SNVP)* d'Arcachon, concernant les cinq campagnes 1914-1918. Celle-ci s'engage à livrer à la maison de Saint-Pierre les neuf dixièmes des pêches de quatre de ses chalutiers, à l'exception des derniers retours sur métropole. L'acheteur s'engage à faire travailler ses employés de 5 heures du matin à 19 heures afin d'accélérer les déchargements. Il doit fournir le sel à 35 francs la tonne et payer les morues 22,50 francs le quintal. Les parties partageraient pertes ou profits par moitié si le cours moyen de la colonie était supérieur, ou s'il n'atteignait pas ce montant. À titre de garantie, Gaston Monier hypothèque l'habitation de Saint-Pierre. « Nous voilà à l'abri pour cinq ans », écrit Robert Monier à son père. Pourtant les inconvénients ne manquent pas à

66 René Pérotin, *Le Chalutage à vapeur à Arcachon*, thèse de doctorat en droit soutenue à l'université de Bordeaux, Bordeaux, Y. Cadoret, 1911.

traiter des chalutiers : le poisson est moins bien préparé, il n'a pas le temps de s'égoutter et « saumure » dans la cale ; les ânonns et les petits poissons constituent une part beaucoup plus importante des livraisons. Il faut décharger vite, pour éviter des surestaries de 800 francs par jour, et l'encombrement des cales est à craindre si plusieurs navires se présentent en même temps. Enfin, pour couvrir le charbonnage à North-Sydney (Nouvelle-Écosse), Gaston Monier doit fournir de grosses avances. Néanmoins, les chalutiers livrent des quantités beaucoup plus importantes que les voiliers et jusqu'à cinq, voire sept fois par campagne.

L'épreuve de la guerre

422

On aurait pu s'attendre à ce que la déclaration de guerre porte un coup fatal à une entreprise dont la prospérité dépendait de la libre circulation sur les mers. Il semble au contraire que la maison Gaston Monier ait renoué pendant le conflit avec les belles années de la fin du XIX^e siècle⁶⁷. La campagne de 1914 paraît désastreuse pour les voiliers qui pêchent sur le Grand Banc. En revanche, jusqu'en juillet, les chalutiers « prennent ce qu'ils veulent ». Ainsi, les navires de la *SNPV*, la *Jeannette*, le *Sacha* et l'*Élisabeth-Marie*, auraient déchargé sur les cales de l'habitation Monier environ 9 000 quintaux, morue et ânonns confondus. Le *Jupiter*, de la maison havraise Déro, a livré, quant à lui, 3 800 quintaux. Mais le déclenchement de la guerre désorganise la pêche. Les équipages doivent répondre à la mobilisation et de nombreux navires sont réquisitionnés. En septembre, une brouille avec la *SNPV* met fin à l'accord de 1913. En effet, Gaston Monier ayant refusé à l'entreprise une avance de 15 000 francs, nécessaire aux chalutiers pour charbonner à North-Sydney, l'*Élisabeth-Marie* et le *Sacha* livrent leurs dernières pêches à *La Morue française*. Le chiffre d'affaires de la maison Monier durant la campagne 1914-1915 ne représente que 36 % de la moyenne des quatre exercices précédents, eux-mêmes marqués par de mauvaises pêches. Pourtant, durant cet exercice, Gaston Monier déclare au fisc un bénéfice de 82 520 francs, pour un chiffre d'affaires de 862 000 francs, soit un rendement de presque 10 %.

Malgré la mobilisation, qui prive Gaston Monier de ses deux fils, 1915 débute sous des auspices encourageants : la maison a « acheté » cinq chalutiers « pour campagne ». Ayant signé des contrats probablement identiques à ceux qui engageaient la *SNPV* en 1913, leurs propriétaires promettent de livrer toutes leurs pêches à l'habitation de Saint-Pierre, à l'exception de la dernière,

⁶⁷ Pour suivre l'activité de la maison Gaston Monier durant la guerre, nous possédons l'intégralité du courrier envoyé par le gérant de l'habitation de Saint-Pierre à la maison-mère de Bordeaux, entre 1914 et la fin de 1919, à l'exception de l'année 1916. Les « livres des débits », qui reprennent l'ensemble des factures envoyées aux clients par la maison-mère, permettent d'évaluer le chiffre d'affaires pour la même période.

dite de retour et destinée à la métropole, où l'armateur peut en disposer à son gré. *La Morue française* n'a pas tenté d'offrir de meilleurs prix pour priver Gaston Monier de ces chalutiers. Elle craint la disparition brutale des taxes de douane qui interdisaient jusque-là le marché français aux morues étrangères. Cette suppression éventuelle faciliterait l'approvisionnement de la métropole, mais nuirait aux intérêts des négociants français en provoquant une baisse des cours ou l'accumulation de stocks invendables. Cependant, Gaston Monier ne peut profiter pleinement de l'attentisme de *La Morue française*, car les réquisitions de la marine de guerre et un naufrage le privent de deux chalutiers. Il ne peut plus compter que sur l'*Élisabeth-Marie* de la SNPV, sur le *Maroc* de Joseph Huret et sur le *Jupiter* de Louis Déro. Durant toute la campagne 1915, ceux-ci livrent régulièrement leur pêche, une fois par mois, pour atteindre le total de 47 000 quintaux, soit 31 000 quintaux de morue et 16 000 quintaux d'ânon. Selon Édouard Hardy, gérant de l'habitation, pour qui c'est un record historique, la maison Monier a envoyé en France un total de 50 049 quintaux sur onze transports. Le chiffre d'affaires de la campagne 1915 dépasse celui de l'année 1913. François Monier a peut-être raison lorsqu'il déplore que, sans la guerre, six chalutiers auraient apporté 60 ou 80 000 quintaux : « nos efforts allaient enfin être récompensés ». Une lacune dans nos sources ne permet pas de retracer l'activité de la maison de Saint-Pierre durant l'année 1916. Il est cependant certain qu'en 1917 et 1918, Gaston Monier n'a pas « fait campagne » à Saint-Pierre : l'« habitation » n'a pas engagé de graviers et n'a pas acheté de morue. Un gérant s'est contenté de liquider les « rossignols », marchandises qui encombraient la boutique, invendables en dehors de ces temps de pénurie. Il est très probable que l'année 1916 se soit déroulée dans les mêmes conditions. Plusieurs facteurs ont dissuadé Gaston Monier d'exploiter son « habitation » : la mobilisation de ses fils, l'incendie de la boulangerie en 1915, la pénurie de main-d'œuvre masculine dans l'archipel, les difficultés pour affréter des transports et, plus encore, la réquisition des chalutiers employés comme patrouilleurs auxiliaires.

Paradoxalement, alors qu'on doit supposer une contraction des activités de la maison mère qui devait se contenter de consigner des voiliers revenant du Banc ou d'Islande⁶⁸, le chiffre d'affaires de chaque exercice de la période 1916-1918 dépasse trois millions de francs constants, alors qu'il n'atteignait que deux millions, en moyenne, durant les quatre exercices 1910-1913. Une des raisons de cette progression est l'augmentation considérable du prix de la morue verte. En octobre 1916, une circulaire du ministre du Commerce

68 Elle ne vendait plus le poisson acheté pour son compte par l'établissement de Saint-Pierre, alors qu'il s'agissait d'une source de revenus majeure (graphique 3).

impose un maximum de 75 francs par quintal de 55 kg, ce qui équivaldrait à 50 francs de 1909, alors qu'à cette date les prix maximum observées à Bordeaux n'atteignaient que 23 francs. En francs constants, le prix de la morue aurait donc doublé. Si aucun document en notre possession ne permet malheureusement d'évaluer les bénéfices réalisés par la maison Monier durant la guerre, on peut penser qu'ils furent importants.

À la fin de 1918, François Monier, enfin démobilisé, s'empresse de regagner Saint-Pierre avec de nombreux projets en tête. L'heure est aux chalutiers. Durant la campagne 1919, la maison Monier n'en consigne pas moins de sept. Si les équipages se montrent moins dociles qu'avant la guerre, refusant les heures supplémentaires, ils ramènent, selon nos calculs, au moins 32 700 quintaux de morues et 7 324 quintaux d'ânon. En novembre 1919, François Monier se félicite de ce « joli bilan », tandis qu'il estime que la maison de Bordeaux a fait « une très belle campagne de consignations ». Les lendemains de la victoire semblent propices à un renouvellement de la profession⁶⁹. C'est dans ce contexte que Gaston Monier, alors âgé de 64 ans, décide de passer la main à ses fils. En janvier 1919, il envisageait déjà de mettre à l'abri les capitaux accumulés jusque-là et de ne laisser dans l'affaire, confiée à son fils aîné Robert, qu'une somme de 200 à 300 000 francs. En décembre 1920, celui-ci acquiert le fonds de commerce de la maison de Bordeaux pour la somme symbolique de 1 000 francs. Il conserve à l'entreprise le nom de son père. En avril 1920, Gaston Monier vend l'« habitation » de Saint-Pierre à ses deux fils pour 50 000 francs⁷⁰. La somme paraît dérisoire. En effet, en 1919, Rémy Chuinard, ancien représentant d'Arthur Legras à Saint-Pierre, a vendu son « habitation » à l'armateur boulonnais Léon Porez pour 250 000 francs⁷¹. Désormais, François Monier exploite l'établissement de Saint-Pierre à son nom, rêvant depuis sa démobilisation d'une association avec des armateurs fortunés qui fourniraient les capitaux nécessaires à l'achat de chalutiers et de navires de transports, ce qu'apparemment Gaston Monier était incapable de réaliser. Ce rêve se concrétise à la fin de 1926, par la fondation de la *Compagnie coloniale de grande pêche* et l'achat du chalutier *Élisabeth-Marie*, dont François est littéralement tombé amoureux lors de sa sortie en 1914. Dès 1919, Gaston Monier s'est débarrassé de la sécherie annexe de Bègles, vendue pour 20 000 francs à Léon Beauchataud,

69 Dès 1919, apparaissent de nouveaux noms destinés à marquer le monde des négociants-sécheurs jusqu'à la disparition de cette activité vers 1970 : Marc Salier, Félix Pontaud, Charron et Puech, Antoine Meyniel.

70 AD 33, 3 E NC 1000, M^e Briguet, 21 avril 1920, acte signalé par M^e Alain Troussier.

71 En 1917, au regard de ventes d'« habitations » plus modestes, François Monier estimait celle de son père à 100 000 francs.

un ancien employé et associé⁷². Quant à la sécherie principale, elle est louée au sécheur Jean Lacoste, dont le souvenir est encore attaché aux lieux, alors que les Monier sont oubliés par la mémoire locale.

Il n'est pas possible de connaître le patrimoine de Gaston Monier au moment où il se retire des affaires⁷³. En juin 1919, son fils François le qualifie d'homme aux deux fortunes : « celle qu'on lui a volée et la sienne », laissant entendre sans doute que la guerre lui a permis de rattraper les pertes des premières années du siècle. On est mieux renseigné sur deux de ses confrères, consignataires comme lui. À sa mort, en 1922, Arthur Legras possède un actif net estimé à 251 782 francs seulement, tandis que Louis-Alexandre Laflaquière, mort en 1925, dispose de 1 947 530 francs de biens mobiliers et immobiliers⁷⁴. On peut supposer que Gaston Monier disposait d'une fortune approchant un million de francs en 1920, si l'on tient compte de son avoir dans la société et de ses biens immobiliers⁷⁵. En l'état de nos recherches, il semble qu'il s'agisse d'un niveau de fortune bien plus élevé que celui auquel pouvaient prétendre les négociants en morue de la place, ce qui souligne une fois de plus le statut particulier des consignataires à Bordeaux.

72 AD 33, 3 E NC 1008, 16 décembre 1920 ; 3 Q 3799, 30 janvier 1919, enregistrement d'un acte de vente passé devant M^e Blondeau le 22 janvier. Durant la guerre, Gaston Monier et Léon Beauchataud étaient associés en compte à demi pour la vente de morue en gros.

73 Il est mort le 24 janvier 1944 ; la déclaration de succession de ses héritiers n'est donc pas consultable.

74 Selon les déclarations de succession AD 33, 3 Q 5391, n^o 530 et 3 Q 5048, n^o 519. Laflaquière exploitait également un négoce de poivres et vanilles.

75 Au 1^{er} juin 1915, Gaston Monier estimait son capital engagé à environ 900 000 francs. En 1920, il possédait la sécherie de Bègles (Tandinat), une petite villa à Arcachon, et une maison à Bordeaux, rue de Saint-Genès.

IV

Comptes rendus

COMPTES RENDUS

Mickaël Augeron, John de Bry et Annick Notter (dir.), *Floride, un rêve français (1562-1565)*, La Rochelle, Musée du Nouveau Monde, 2012, 159 p.

Cet ouvrage de très belle facture, conçu à l'occasion de l'exposition organisée au musée du Nouveau Monde à La Rochelle, regroupe les contributions de treize spécialistes français, américains et australiens. Il nous propose une histoire de la Floride française (1562-1565) sur une période certes très courte mais extrêmement riche en rebondissements. *Floride, un rêve français (1562-1565)* est composé de six chapitres clairs dans lesquels nombre de documents iconographiques et d'éléments d'analyse visuelle – chronologie des événements, cartes – se mêlent aux textes, eux-mêmes découpés en sous-parties, les rendant accessibles à un large public.

Dans une introduction chapeautant tout l'ouvrage, Annick Notter s'arrête sur la rencontre entre les Français et la Floride au cours de quatre expéditions plus ou moins heureuses. Le premier chapitre développe l'un des aspects primordiaux des expéditions vers le Nouveau Monde : la technique. Alain Morgat présente la cartographie, science qui non seulement permet de faire d'une *terra incognita* un espace où les explorateurs peuvent se repérer mais constitue une véritable arme de guerre. À propos des navires utilisés lors des expéditions vers la Floride, Éric Rieth nous apprend que la rareté des sources rend difficile la connaissance exacte de leurs caractéristiques. Ces deux auteurs s'attachent à montrer les progrès de la science de la navigation tout en mettant en avant ses faiblesses.

Le second chapitre fait la part belle aux motivations des Français dans la conquête de la Floride. Mickaël Augeron défie les préjugés en affirmant que la Floride ne constituait pas un refuge religieux mais présentait un avantage stratégique évident pour contrer les plans espagnols. Frank Lestringant nous offre un tour d'horizon des différents récits et tracts de propagande visant à attirer les Français en exposant les stratégies sous-tendant, par exemple, l'agencement de *La Lettre venant de la Floride*. Enfin, les origines et les *push factors* qui entraînent Jacques Le Moyne de Morgues, artiste huguenot auquel il est indispensable d'avoir recours lorsqu'il s'agit de la Floride, nous sont présentés par Miles Harvey. Ce dernier tente, malgré des sources éparées, de retracer la vie de ce cartographe et peintre de botanique.

Le troisième volet de cet ouvrage présente les Amérindiens de Floride et leurs interactions avec les colons français à l'occasion des diverses expéditions. Keith Ashley s'attache à expliciter les codes sociaux et habitudes des indiens Mocama de la côte floridienne. Jean-Paul Duviols s'appuie sur l'ouvrage de Théodore de Bry afin de dépeindre « les beaux sauvages de Floride » (p. 67) et d'analyser la justesse ethnographique de ces représentations, alors que Frank Lestringant parvient à déceler les motivations sous-jacentes à la subjectivité des gravures. Il compare ainsi la Floride à un « laboratoire où s'expérimente la future Nouvelle-France du Canada » (p. 73).

Le quatrième chapitre permet aux contributeurs d'élucider la fin de l'épopée française en Floride. Eugène Lyon expose le rôle que Petro Menéndez de Avilés a joué dans la défaite des Français en 1565 alors que John de Bry s'attache à décrire cette dernière ainsi que les stratégies espagnoles qui ont permis à Menéndez d'emporter la victoire, non sans difficultés.

430

Le chapitre suivant traite des répercussions de ces conquêtes en France et en Europe. La contribution d'Hélène Lhoumeau élargit le débat en replaçant la conquête française dans son contexte européen et démontre comment les expéditions en Floride ont déclenché des débats diplomatiques entre Londres, Madrid et Paris. Mickaël Augeron se concentre sur la réception des massacres en France, en dévoilant la rancœur et bientôt la haine des Français envers les Espagnols, l'inertie du roi à venger ces marins ayant éveillé la conscience politique de la population. La contribution de Frank Lestringant s'attache à analyser la réception des massacres à travers la littérature et les gravures qui en ont découlé et souligne la martyrologie mise en scène par le biais de ces deux formes artistiques. La contribution qui suit, composée par Mickaël Augeron, établit un pont entre l'expérience française en Floride et l'établissement de la colonie perdue de Roanoke, en nommant cette dernière la « Floride anglaise ».

Le dernier volet se concentre sur deux éléments de l'actualité : la commémoration des événements et les fouilles archéologiques maritimes pour tenter de recouvrer les navires français. Bertrand Van Ruymbeke met à jour les tergiversations stratégiques sous-tendant le choix du « point de départ d'une occupation [huguenote] permanente » (p. 128) dans le Nouveau Monde pour les commémorations de 1924. La mémoire transforme ainsi les massacres des Français de 1565 en le résultat d'un conflit religieux. Chuck Meide expose les résultats des fouilles menées : quatre camps habités par les survivants français ont été identifiés et des recherches sont menées afin de localiser les épaves des quatre navires français, plus spécialement de *La Trinité* dont Menéndez a rapporté qu'elle s'était échouée et devrait donc être intacte, enlisée sous une dizaine de mètres de sable.

L'un des grands mérites de cet ouvrage collectif est de rassembler les voix d'auteurs dont les spécialités sont diverses – historiens, archivistes, archéologues, anthropologues – et d'exposer une pluralité de points de vue. Leurs contributions se font écho sans jamais se répéter, offrant au lecteur averti ou non un ensemble de connaissances pointues sur ces brèves années d'occupation française de la Floride. Plus qu'un ouvrage illustrant cet épisode historique, ce recueil ouvre de nouvelles perspectives sur la recherche aussi bien historique qu'archéologique.

Élodie Peyrol-Kleiber

Mickaël Augeron, Didier Poton et Bertrand Van Ruymbeke (dir.), *Les Huguenots et l'Atlantique*, t. 2, *Fidélités, racines et mémoires*, préf. Jean-Pierre Poussou, Paris, Les Indes savantes, 2012, 516 p.

Ce gros volume est d'abord un beau livre, et ce n'est pas rien en un temps où triomphe l'éphémère. L'excellence de l'illustration graphique et cartographique, la qualité des reproductions de documents et de gravures anciennes en font un ouvrage agréable à lire mais aussi à feuilleter, à la découverte de sa richesse et de sa diversité.

Ce second tome vient utilement prolonger, élargir et compléter le remarquable premier tome, *Pour Dieu, la cause ou les affaires*, paru l'année précédente. Celui-ci nous avait montré où et comment les expatriés protestants s'étaient installés, en particulier au XVII^e siècle, quelles difficultés, quelles oppositions farouches ils avaient rencontrées, du Brésil à la Nouvelle-France, des Antilles aux champs de la traite négrière et à l'extrémité sud de l'Afrique, c'est-à-dire sur tous les rivages, si divers, de l'immensité Atlantique. Dans ce second volume, on se situe en aval de l'histoire de la migration proprement dite pour étudier, autour du thème du refuge, comment les protestants français qui se sont expatriés ont pris racine aux XVIII^e et XIX^e siècles dans les pays d'accueil de l'espace atlantique, quel type de liens se sont conservés ou rétablis avec la terre d'origine, et enfin comment la mémoire de leurs pérégrinations et de leur installation s'est conservée jusqu'à nos jours. Mais s'est-elle vraiment conservée ? Ne s'agit-il pas bien souvent aujourd'hui d'une reconstitution du passé *protestant*, puisque ce terme a remplacé celui de *huguenot* dès le XVIII^e siècle ?

La réflexion se structure remarquablement autour des articles de synthèse des deux maîtres d'œuvre de l'ensemble, Bertrand Van Ruymbeke, plus particulièrement pour l'Amérique du Nord, et Michaël Augeron pour l'Afrique du Sud et les approches contemporaines. Il serait évidemment difficile de définir en quelques lignes les apports variés de la bonne trentaine d'auteurs qui ont participé à la construction de cet ensemble, pourtant remarquablement cohérent. Plusieurs contributions concernent directement la notion de refuge

et l'enracinement des colonies protestantes aussi bien en Amérique du Nord qu'aux Antilles et en Afrique du Sud. Cet enracinement se fait souvent au détriment de la spécificité du protestantisme des immigrés par rapport à la confession du pays d'accueil. Cela vient pour une part du petit nombre des réfugiés « au long cours » par comparaison avec les migrations intra-européennes. Par exemple, il n'y a guère eu plus de 3 500 à 4 000 huguenots migrant aux États-Unis entre 1680 et 1770, dont un quart entre 1730 et 1755. Ces derniers posent une question que l'on retrouve par ailleurs dans d'autres communautés protestantes outre-mer : ne sont-elles pas, pour une partie au moins, le fruit d'une migration « seconde », c'est-à-dire le résultat d'une deuxième mobilité à partir d'un premier pays d'accueil dans lequel il n'a pas toujours été facile de s'insérer, parfois même pour des raisons religieuses ? Cela a été le cas en Hollande, où certaines incompatibilités avec le protestantisme batave ont poussé ceux qui avaient franchi le pas décisif de l'exil depuis la France à repartir vers des terres plus lointaines où l'on espérait trouver une totale liberté, que ce soit en Amérique du Nord ou en Afrique du Sud. Certaines fondations sont tardives : c'est dans les années 1760, par exemple, que les frères Gibert créent New Bordeaux au nord-ouest de la Caroline du Sud, à la limite de la Georgie, près d'Augusta. Mais il est vrai que bien des huguenots exilés dans des pays européens s'y sont pleinement intégrés, en sont devenus de parfaits citoyens – dans les États allemands et notamment en Prusse par exemple – et ont connu une réussite matérielle remarquable. Les familles Boué et His à Hambourg, Bedoire et Lefebure à Stockholm sont représentatives de ces succès de l'intégration en Europe même.

Une partie tout à fait intéressante de l'ouvrage porte sur l'évolution au XIX^e siècle des communautés et des familles protestantes restées tout ou partie en France. On constate, par exemple, dans les communautés protestantes entre Sèvre et Gironde, remarquablement étudiées ici, un nouveau dynamisme économique, politique et social. Il en est de même dans le grand négoce havrais ou encore à Saint-Nazaire. Le cas de la famille Delmas est tout à fait caractéristique du dynamisme d'une famille protestante de La Rochelle, qui a su s'imposer dans l'armement maritime à partir de la modeste compagnie créée en 1867. Ce développement des activités maritimes et commerciales sur la façade ouest de la France attire même des familles protestantes étrangères, comme les Mörch, venus de Norvège au début du XIX^e siècle à La Rochelle, et qui y prospérèrent dans le commerce des bois.

Enfin, l'ouvrage comporte plusieurs importantes contributions sur la perception du Refuge aujourd'hui et la mise en valeur patrimoniale et touristique de cet héritage. Mickaël Augeron apporte en particulier sur ce thème un ensemble de réflexions nouvelles, notamment sur le rôle des associations

dans la construction d'une mémoire qui est souvent une reconstitution et qui sacrifie parfois la réalité historique à des orientations idéologiques. Ce type de choix n'est pas nouveau. On sait par exemple combien dans l'histoire des débuts du Canada français a été mise en valeur l'action du catholique Champlain, alors qu'était passé sous silence le rôle du protestant Dugua de Mons. Plus lourd de conséquence, en Afrique du Sud, le souvenir huguenot, longtemps considéré comme un élément ponctuel de l'histoire, a été récupéré par le Parti national, expression du nationalisme afrikaner, fondé en 1914, pour justifier la politique d'apartheid. Le destin des huguenots fut rapproché de celui des Boers, par exemple dans les grandes cérémonies de 1938 où se fondirent les commémorations du 250^e anniversaire de l'arrivée des premiers réfugiés huguenots et le centenaire du Grand Trek.

Au total donc, un ouvrage considérable et incontournable sur le thème de la diaspora protestante.

Christian Huetz de Lempis

433

Philippe Beaujard, *Les Mondes de l'océan Indien*, Paris, Armand Colin, 2012 ; t. 1, *De la formation de l'État au premier système monde afro-eurasien, IV^e millénaire av. J.-C.-VI^e siècle apr. J.-C.*, 623 p. ; t. 2, *L'océan Indien au cœur des globalisations des anciens mondes, VII^e-XV^e siècle*, 798 p.

C'est un ouvrage monumental que nous offre Philippe Beaujard par les larges horizons que suggère le titre, par la chronologie sur la « très très » longue durée de l'étude – du IV^e millénaire avant J.-C. au XV^e siècle de notre ère – et par la taille de l'œuvre. C'est un ouvrage grand format de plus de 1 400 pages, en deux tomes de respectivement 623 et 798 pages. C'est une mine d'informations facilement consultable grâce à deux index des noms propres de lieux et de personnes, et un index analytique, des tableaux, des schémas, une table des cartes qui révèle un véritable atlas de quarante remarquables cartes de synthèse, sous forme de cahiers intégrés dans le texte, des notes de bas de page très riches, et 147 pages de bibliographie. Mais il fallait cette démesure, qui rend difficile l'exercice du compte rendu, pour servir l'ambition du projet éditorial : montrer comment l'océan Indien s'est peu à peu unifié et est devenu l'espace central d'un système monde. L'auteur s'appuie pour ce faire sur un certain nombre d'idées essentielles.

Le commerce à longue distance joue un rôle primordial dans le processus d'intégration par la mise en connexion de régions éloignées et la mise en œuvre d'accords de partenariat. Il porte aussi bien sur des produits de base – grains, sels, vins, métaux – que sur des produits de luxe. Mais ces derniers jouent un rôle essentiel dans les relations à caractère systémique. Ces nouveautés créatrices

orientent les économies et ouvrent de nouvelles routes maritimes, comme le montrent aussi bien les navigations gréco-romaines que celles des Portugais vers l'Inde. C'est un facteur de transformation des sociétés interconnectées et d'évolution de la stratification sociale, un moteur de croissance et de diversification de la production, qui pèse sur la construction des États. Il a un pouvoir d'unification et de mutation des cultures par la circulation des informations et des innovations, qu'elles soient techniques, matérielles, idéologiques ou religieuses, ce qui bien sûr ne se fait pas sans compétitions politiques et militaires, et donc sans conflits. Or, l'ensemble de ces échanges a largement débordé l'océan Indien en direction de la Chine, de l'Europe et de l'Afrique.

434

Après avoir abordé les débats autour du concept de système monde, indissociable d'une nouvelle compréhension du monde, Philippe Beaujard considère qu'il est applicable aux mondes de l'océan Indien et dans les périodes antérieures au XVI^e siècle, contrairement à ce qu'affirma Immanuel Wallerstein¹. Le système monde afro-eurasien s'est constitué au tournant de l'ère chrétienne. Son développement et sa reconfiguration se font selon une trajectoire scandée par des cycles de croissance et de régression qui structurent le plan de l'ouvrage.

Les réseaux d'échanges dessinent trois grandes aires dans le cadre des espaces maritimes asiatiques et est-africains : mer de Chine, océan Indien oriental, océan Indien occidental avec la mer Rouge et le golfe Persique. Du I^{er} au XVI^e siècle, le système monde s'est structuré autour des « cinq sœurs » : Chine, Inde, Asie occidentale, Égypte, Europe du Sud puis du Nord-Ouest, la Chine étant toujours dans une position prééminente. L'auteur insiste sur les hiérarchies des territoires, et donc sur les « cœurs ». Ce sont des espaces d'abondance, d'excédent et de transformation des richesses agricoles et des matières premières, des zones peuplées de talents marchands et techniques. Ce sont des territoires à la confluence de deux espaces maritimes comme l'Asie occidentale et l'Égypte, au contact de l'océan Indien et de la Méditerranée, de deux mers comme l'Asie du Sud-Est, Ceylan, le Yémen, Ormuz et l'Oman. Les villes, notamment les villes-ports, surtout si l'articulation est bien structurée avec l'arrière-pays par les réseaux routiers et fluviaux, sont des centres de production et d'impulsion des échanges. À l'interface des réseaux maritimes et terrestres marchands, ces villes marchandes et cosmopolites, devenues souvent des cités-États, forment une guirlande sur le pourtour de l'océan Indien.

1 Immanuel Wallerstein, « World system versus world systems: A Critique », dans A. G. Frank et B. K. Gills (dir.), *The World System: Five Hundred Years or Five Thousand?*, London/New York, Routledge, 1996, p. 292-296.

Défendant une approche systémique de l'histoire des mondes de l'océan Indien, l'auteur soutient que l'étude des réseaux et de leurs transformations est plus éclairante que le compartimentage offert par certaines approches civilisationnelles, ethniques ou naturelles, qui n'apportent qu'une vision parcellaire et déformée de l'histoire. En outre, il souligne qu'il ne faut pas seulement se contenter de suivre les réseaux d'échange entre grands ensembles, mais qu'il faut aussi saisir les développements régionaux et locaux liés à des conditions historiques et géographiques.

L'ouvrage est organisé en cinq livres. Le premier traite des routes anciennes des échanges et de la constitution des premiers États en remontant au VI^e millénaire. Le deuxième nous conduit de la naissance du système afro-eurasien au VI^e siècle de notre ère. Entre l'Empire romain et l'Empire Han, différentes puissances ont contribué à l'intégration économique de l'Asie. Ce système afro-asiatique s'est construit à la faveur des mouvements des marchands méditerranéens vers l'Asie du Sud, des voyages des Austronésiens vers la Chine ou vers l'ouest de l'océan Indien, des marchands indiens en Asie du Sud-Est, et de la domination yéménite sur la côte est-africaine. Les II^e et III^e siècles constituent une fin de cycle de croissance en Chine et dans l'Empire romain. L'empire perse sassanide domine alors, jusqu'à la conquête arabe, l'ouest de l'océan Indien, et c'est le golfe Persique qui s'impose sur la route avec l'Occident. En Asie du Sud-Est, ce sont le détroit de Malacca et Java qui s'affirment sur la route entre la Chine et l'Inde. Le troisième livre montre comment s'enclenche, à partir du VII^e siècle, un nouveau cycle sous l'impulsion conjointe de la Chine Tang, qui s'est réunifiée et s'ouvre vers l'extérieur, et de l'empire musulman qui s'étend bientôt de l'Asie centrale à la péninsule Ibérique. L'interconnexion entre les deux empires se traduit par une intégration croissante des régions en contact et par une extension géographique du système monde. L'Inde, qui occupe une place centrale, joue un rôle important dans ce processus de globalisation. Mais cette dynamique prend fin avec un retournement conjoncturel dans la Chine Tang, suffisamment fort pour affecter l'ensemble du système monde, même si des courants commerciaux importants se maintiennent entre l'Inde orientale et l'Asie du Sud mais également dans l'ouest de l'océan Indien où l'Égypte fatimide et le Yémen s'affirment au X^e siècle. Le quatrième livre présente un nouveau cycle de globalisation porté d'abord par la Chine Song, entre les X^e et XII^e siècles, dont l'orientation marchande de l'État, qui tire 70 % de ses revenus des taxes commerciales et des monopoles, favorise le développement économique. L'Asie du Sud-Est entre la Chine et l'Inde, la mer Rouge puis le golfe Persique sont des interfaces majeures. Les Chinois dans les mers du Sud, les Fatimides en Asie occidentale, les marchands juifs en mer Rouge tout comme les marchands musulmans, qui progressent en outre sur la côte africaine, sont

les acteurs majeurs de ce cycle. Aux XIII^e et XIV^e siècles, l'expansion mongole contribue ensuite à une restructuration du monde, avec de nouvelles relations entre l'Orient et l'Occident. Le contact de l'Europe avec la Chine s'effectue par l'intermédiaire du monde musulman. Le dernier livre traite de l'expansion des échanges dans le système afro-eurasien en soulignant le retrait chinois, l'essor de l'empire ottoman, de grands États indiens, de cités-États asiatiques et l'émergence du capitalisme européen.

Cet ouvrage repose certes sur des choix méthodologiques et conceptuels. Mais quand il referme le deuxième tome, le lecteur a vraiment le sentiment d'avoir accédé à une compréhension globale des grandes oscillations des mondes de l'océan Indien avant l'arrivée des flottes portugaises par le cap de Bonne-Espérance. Sanjay Subrahmanyam² avait relativisé l'arrivée de Vasco Gama, Philippe Beaujard nous oblige à observer l'installation des Portugais et le temps des compagnies des Indes dans les mondes de l'océan Indien avec un autre regard.

436

Gérard Le Bouëdec

Emmanuelle Charpentier, *Le Peuple du rivage : le littoral nord de la Bretagne au XVIII^e siècle*, Rennes, PUR, 2013, 404 p.

Voici un ouvrage qui vient enrichir la connaissance des sociétés littorales bretonnes et d'entre Loire et Gironde au XVIII^e siècle, après les travaux récents d'Olivier Levasseur sur les usages de la mer dans le Trégor, ceux de Karine Salomé et de Dominique Guillemet sur les îles de l'Atlantique ouest, de Pierre Martin sur les Fermiers des seigneuries littorales bretonnes, de Morgane Vary sur l'intégration sociale des populations marginales sur le littoral méridional de la Bretagne, de Murielle Bouyer sur les gens de mer de la Loire maritime, de Michel Albert Luc sur la société insulaire rétaise, de Laurent Marien sur Marans, ou encore de Thierry Sauzeau sur les sociétés littorales saintongaises.

En privilégiant les sources judiciaires de quatre amirautés, des traites, des classes et de l'important maillage des juridictions seigneuriales, sans oublier les sources des paroisses et les archives notariales, l'auteur nous invite au cœur de ces sociétés littorales, du « peuple du rivage » du Nord de la Bretagne au XVIII^e siècle. Elle s'est en effet plutôt focalisée sur l'étude des sociétés littorales des bourgs ruraux, des « faux villages littoraux », des petits ports situés entre les grandes unités portuaires. Elle nous offre des portraits, des tranches de vie, des reconstitutions de trajectoires de ces inconnus du littoral.

2 Sanjay Subrahmanyam, *The Career and Legend of Vasco da Gama*, Cambridge, Cambridge University Press, 2002

Le lecteur découvre les usages et les usagers du littoral nord breton. Du point de vue des usagers ce sont toutes les pêches sur l'estran, dans les eaux côtières, c'est le ramassage du fumier de la mer, surtout à l'ouest de Paimpol. Du point de vue du seigneur dont la seigneurie a une façade littorale, ce sont des pêcheries de clayonnage dans la baie du Mont Saint-Michel, en pierres plus à l'ouest, quelques salines modestes près de Cherruex, des moulins à marée, des bacs qui franchissent les rias. Mais c'est aussi l'agriculture autour d'une déclinaison du fertile et de l'inculte court ou long. La présentation des finages d'Erquy et de Pléneuf, la mise en valeur du marais noir et blanc qui prend le contre-pied des affirmations de Gallois de la Tour, le panorama des cultures céréalières et légumières de nombreuses paroisses de Pleurtuit à Plouguerneau sont une réussite, comme les paragraphes consacrés aux afféagements littoraux.

Le littoral est un lieu de conflit entre les usagers, entre les usagers et les pouvoirs, et entre les pouvoirs, les pouvoirs seigneuriaux résistant au pouvoir royal qui administre depuis 1681 le domaine maritime. Les conflits éclatent entre usagers à propos de la protection ou du moins de la gestion de la ressource, les moules de Saint-Quay, les huîtres de Cancale et de Tréguier, le goémon de Louannec, Plouzané, Pleurtuit. En effet, l'auteur montre l'articulation entre pratique et législation, entre institution et organisation collective. Nous avons le châtelain du marais, les gardes du rivage ou les jurats des huîtrières alors que le monde des gens de mer n'est pas organisé. L'étude des conflits met en scène une partie des acteurs des sociétés littorales où il n'existe pas de clivage entre le monde de la mer et celui de la terre, mais un gradient variable du rapport à la mer. Les pêcheurs sont-ils des pluri-actifs ? La réponse est claire : 70 % exercent un autre métier, dans l'agriculture ou l'artisanat et le commerce, ce qui signifie néanmoins que les gens de mer existent bien mais restent minoritaires. Les chapitres sur la stratégie de survie et la pluri-activité sont particulièrement bien menés. Cette réalité est désormais considérée comme une situation dominante sur l'ensemble des littoraux. C'est une pluri-activité de subsistance. Le portrait de Louise Amiot, qui travaille à la journée, la déclinaison des activités d'appoint à travers les inventaires après décès, les exemples de bi-activité qui dépassent bien évidemment le seul profil pêcheur-paysan, les baux de location de terre signés par des marins, la complémentarité des activités maritimes entre les membres de la famille introduisent le lecteur au cœur d'une société pluri-active complexe qui n'hésite pas non plus à intégrer les formes illicites de la contrebande et de la fraude, comme l'avaient déjà montré Pierre Martin et Morgane Vary. En outre, l'auteur décortique des exemples de solidarité familiale à travers la corésidence familiale ascendante ou collatérale et un régime d'endettement qui fonctionne exactement comme le système quiritaire de l'armement.

Sur le rivage, les risques sont permanents. Ce sont d'abord ceux de la submersion par la mer et le sable. Cette approche s'insère parfaitement dans l'histoire des environnements littoraux, qui connaît un fort développement depuis plusieurs années. En ce qui concerne la submersion par les eaux, l'auteur nous présente des exemples très précis sur Pleubian ou Roscoff, et surtout sur le marais de Dol, touché par quelques catastrophes majeures de 1606 à 1778. De la même manière, les exemples de Santec, Trémenach et Landéda touchés par la menace sableuse sont très riches. Surtout, l'auteur aborde la réactivité ou non des communautés littorales et des institutions face à ces menaces. Le jeu des acteurs qui se livrent au diagnostic et qui réfléchissent aux mesures à prendre, nous livre un véritable miroir de la composition des communautés littorales rurales et de l'intervention des différents pouvoirs : les paroisses, le seigneur, l'intendant, le Parlement, les États. C'est un véritable exemple de la gestion des zones côtières. La menace est aussi militaire avec d'excellentes pages de l'impact sur les populations riveraines des opérations de débarquement sur Cancale et Saint-Briac. L'auteur insiste sur la violence des destructions, des pillages, des atteintes aux personnes et aux biens qui se sont focalisés en particulier sur Cancale et Saint-Briac-Le Guildo. Et de nous montrer comment les populations du littoral se trouvent contraintes de participer à la défense de ce territoire à travers les gardes-côtes – qui sont une charge pesant sur les ruraux, à l'instar du système des classes qui pèse sur les gens de mer sur un littoral où la frontière entre les ruraux, qui naviguent un peu, et les gens de mer, qui labourent souvent, n'est pas toujours très nette, comme le montrent ces laboureurs classés.

Pour des populations des territoires littoraux ruraux dont le rapport à la mer est pluriel, pour des communautés qui se sont appropriées un territoire d'interface où le clivage terre/mer est loin d'être une donnée structurelle majeure, l'appel du large, comme la vocation ne sont souvent que l'expression de l'impérieuse nécessité. Cette étude du peuple du rivage vient rééquilibrer une présentation des côtes nord de Bretagne qui fut longtemps dominée par les travaux sur les dynamiques portuaires morlaises et malouines.

Gérard Le Bouëdec

Marguerite Figeac-Monthus et Christophe Lastécouères (dir.), *Territoires de l'illicite : ports et îles, de la fraude au contrôle (xvi^e-xx^e siècle)*, Paris, Armand Colin, 2012, 400 p.

Cet ouvrage, publié avec le concours de l'Association pour l'histoire de l'administration des douanes, présente les acquis du colloque organisé en 2011 au Musée national des douanes, par le Centre d'études des mondes moderne et contemporain (CEMMC) de l'université Michel de Montaigne – Bordeaux 3.

Il regroupe, en quatre parties, vingt et une communications d'universitaires et de représentants de l'administration des douanes. Il faut souligner d'emblée la très grande qualité, en guise d'introduction, de la synthèse intitulée « Ports et îles, espaces "indisciplinés" de l'échange » rédigée par les deux directeurs de l'ouvrage, Marguerite Figeac-Monthus et Christophe Lastécouères, et de la conclusion de Gérard Béaur, co-organisateur d'un colloque intitulé « Fraude, contrefaçon et contrebande de l'Antiquité à nos jours » dont les actes ont paru chez Droz en 2006.

La consubstantialité de la fraude et de l'échange plaide pour le choix des sites portuaires et insulaires, nœuds de circulation, de concentration, de stockage et de transit de marchandises, comme observatoires d'études de la fraude. À défaut de pouvoir évaluer quantitativement celle-ci et son impact direct, le parti pris judicieux est à la fois de comprendre son fonctionnement, son rôle structurant de l'espace urbano-portuaire, son impact sur l'organisation de la société et sur les relations entre État et société. Les communications couvrent, à l'échelle européenne, la période XVIII^e-XX^e siècle, pendant laquelle les pratiques frauduleuses explosent du fait du développement des échanges, de la société de consommation et de l'intrusion de l'État dans les échanges avec des moyens de contrôle de plus en plus importants. Lieu de concentration que la surveillance ne peut pas complètement contrôler, lieu de taxation qui stimule la fraude au moins fiscale, le port est un lieu de transgression où s'affrontent ou collaborent plusieurs acteurs : « Sans fraudeurs, pas d'acheteurs ni d'arsenal répressif ; sans consommateurs, nul marché parallèle et nul besoin de contrôle de marché ; sans intervention des pouvoirs publics, des pratiques de filouteries mais pas de fraude organisée et de tentation pour les agents économiques ». Or, sur ce lieu de répression qu'est aussi le port, les conflits de compétences, les interférences de juridictions, les faiblesses des moyens de coercition, les complexités réglementaires favorisent les opérations frauduleuses.

L'un des grands apports de ce livre est de dégager une généalogie de la fraude marquée par deux temps forts, la politique commerciale protectionniste de Napoléon, avec notamment le blocus continental, et le temps de crise de la société et des relations politiques sous la Troisième République. Frauder fut d'abord empiéter sur les richesses du souverain. Puis frauder devint une transgression du nouvel ordre bourgeois et capitaliste et des normes sociales. Finalement frauder est un enjeu de pouvoir, de sécurité, de contrôle territorial et social. La fraude dans le port est une remise en cause de la souveraineté du pouvoir politique jugé trop centralisateur ou trop inégalitaire. La fraude des vins est la matrice de la relation port/fraude. Alors que la perception de la fraude est très différente chez les gros propriétaires défenseurs de la pureté du vin, chez les intermédiaires pour lesquels la manipulation est créative, chez les cabaretiers

qui s'en moquent, les pouvoirs interviennent pour dire que l'illicite est malsain, pour refuser la négation de la qualité et légiférer au nom de la sécurité et de la santé du consommateur. La fraude, simple contestation, devient une transgression du nouvel ordre social, économique et politique, une résistance à l'urbanisation, à la normalisation et à la médicalisation grandissante de la société. Aussi faut-il voir la fraude dans les ports sous l'angle des relations entre la société et l'État. Le souverain s'imposait par le caractère répressif des lois. Les nouvelles souverainetés ajoutent ensuite la volonté de normer et de discipliner le corps social avant de vouloir administrer la totalité de la vie de la population. La lutte contre le vol dans les ports, la fraude, la contrebande, devient pour les pouvoirs publics une forme de surveillance des populations précaires et marginales qui incarnent le risque politique ou le risque sanitaire.

440

Le second grand apport de ce livre est de montrer que la fraude révèle l'emprise majeure des échanges dans ou sur les sociétés. Ces ports sont, pour reprendre le titre de l'introduction, un espace indiscipliné de l'échange. La fraude n'est que l'envers d'une réalité qui sans elle ne serait pas perceptible. Elle permet de comprendre ce qui fait la valeur d'un objet : c'est le désir de l'avoir. Or, il est d'autant plus fort que les obstacles pour l'acquérir sont grands. L'acquisition frauduleuse excite l'imagination, pimente le quotidien en s'encanaillant à bon compte, devient émancipatrice comme la consommation et donc le trafic de tabac et d'alcool particulièrement taxés. Ce n'est pas un hasard si ces produits dits de luxe arrivant par mer sont aussi les produits qui furent et sont l'objet de trafics frauduleux : les vins et alcools, le tabac, le thé, les produits manufacturés comme les cotonnades et en particulier les indiennes, plus récemment les produits informatiques et audiovisuels. Et au-delà de la fraude il y a la contrefaçon. Si aujourd'hui elle touche pratiquement tous les produits, elle est ancienne et fut créatrice. La contrefaçon des indiennes par la communauté arménienne dans l'empire ottoman n'est qu'une étape dans l'appropriation par les Occidentaux des techniques d'impression des cotonnades au XVIII^e siècle qui fut à la base de la Révolution industrielle textile. À ce propos, les ports francs et les sociétés du privilège ne furent pas des exutoires de la fraude mais des points d'ancrage et de rayonnement de celles-ci, comme l'écrit Gérard Béaur.

Chez les acteurs portuaires, respecter les règles n'est pas incompatible avec leur contournement si le jeu en vaut la chandelle. Les deux voies de l'échange, l'illicite et le licite, multiplient les flux de marchandises. Ce n'est pas un hasard, comme le montrent les nombreuses études de cas, si les espaces de contrebande et de fraude se situent dans l'orbite des grands ports. Le cas de Trieste est particulier car son développement au XVIII^e siècle est avant tout lié à sa fonction de plate-forme de contrebande. La légitimation de l'illicite vient de sa nécessité globale en période de guerre ou de crise. À une échelle plus individuelle, la

fraude est une variable d'ajustement, une alternative, un recours temporaire, un moyen d'intégration. Elle est indissociable d'une certaine organisation des populations littorales insulaires qui savent s'adapter aux circuits de la fraude qui prend la forme de diaspora ou de réseau.

La dimension transnationale de la fraude, ses liens avec le crime organisé, la capacité des mafias à infiltrer le commerce licite et à se structurer en réseaux dont les grands ports sont les nœuds n'est pas une nouvelle étape : tout était déjà en place dans les années trente. Mais la répression porte moins aujourd'hui sur le respect des taxations que sur la protection du consommateur et des droits de propriété des producteurs.

Gérard Le Bouëdec

Jean-Marie Kowalski, *Navigation et géographie dans l'Antiquité gréco-romaine. La terre vue de la mer*, Paris, Picard, 2012, 256 p.

Alors qu'une série de publications éclairent aujourd'hui les techniques de navigation, l'architecture navale ou les itinéraires nautiques, Jean-Marie Kowalski livre une approche originale du rapport des sociétés antiques à l'espace maritime. Le projet consiste à analyser les représentations spatiales, qu'il s'agisse de la mer ou de la terre vue de la mer. La gageure revient à affronter le mutisme des sources, puisque les cartes comme les textes antiques abordant directement le sujet sont inexistantes. L'écueil réside donc dans la complexe reconstitution de la perception de l'environnement par les hommes de l'Antiquité, en se fondant seulement sur des sources littéraires hétérogènes qui portent en filigrane les traces d'un savoir partagé. Les textes étudiés, en majorité traduits par l'auteur, sont tous en langue grecque, et s'inscrivent dans un arc chronologique tendu depuis la littérature homérique jusqu'à la géographie ptolémaïque, avec en outre un regard particulier porté à la *Géographie* de Strabon et aux divers périple. L'espace concerné est essentiellement le bassin méditerranéen et le Pont-Euxin, avec parfois des références à des mers situées au-delà.

L'auteur met en œuvre de nouvelles méthodes d'appréciation de l'espace. Les concepts et données issus de la géographie, de la psychologie cognitive ou de l'ethnologie comparée lui fournissent une armature conceptuelle qui forge la richesse et la singularité d'une démarche apparentée finalement à l'anthropologie des représentations. Ainsi, l'environnement maritime et littoral perçu par les hommes de l'Antiquité est abordé ici comme un espace hodologique, c'est-à-dire – selon les théories de la psychologie des perceptions – comme un espace vécu, dynamique, défini par des itinéraires, des obstacles ou des résistances. Également emprunté à la psychologie cognitive, le concept et néologisme d'« affordance », pour désigner la fonction des entités spatiales dans l'organisation des itinéraires

maritimes, permet d'exploiter le lexique des auteurs antiques dont aucun n'est spécialiste des questions maritimes, en s'affranchissant des classifications traditionnelles inopérantes.

L'ouvrage comporte trois chapitres. Intitulé « Du texte à l'élaboration d'une image du monde », le premier fait état des sources littéraires, d'Homère aux périple, en passant par Strabon et bien d'autres. Ses sources hétérogènes sont traversées par la représentation des espaces maritimes sans qu'elle soit directement sujet du discours. L'écho de l'épopée homérique chez de nombreux auteurs, tout particulièrement le scientifique Strabon, révèle non pas une forme de vérité sur les lieux de fiction, mais plus largement une commune vision d'un univers. En outre, la multiplication des voyages au long cours à la période hellénistique puis à l'époque impériale romaine stimula la production de description d'itinéraires. Dans ces textes, le silence au sujet des savoirs techniques est interprété comme le signe de leur vitalité exprimée dans une transmission orale ininterrompue, fondée sur l'expérience des pratiques et sur la perception de l'environnement. La représentation des espaces maritimes en Grèce ne peut se comprendre qu'à l'aune de la place de la mer dans les activités humaines. Elle « envahit le champ de la production littéraire et artistique grecque » mais ses apparitions culturelles récurrentes contrastent avec la pauvreté des indications fournies. Ce paradoxe conduit l'auteur à se pencher sur la conception grecque des lieux à travers une analyse de la terminologie, du discours, et finalement des concepts géographiques.

442

Le deuxième chapitre, « Représentation du monde et expérience maritime », est le plus volumineux. L'apparente imprécision sémantique du lexique grec dans la définition des entités géographiques est ici étudiée dans la perspective de l'univers culturel grec. Quelques cas emblématiques, comme le cap Malée, fortement ancrés dans l'imaginaire collectif, montrent la manière dont ces lieux structurent l'espace, maritime et terrestre, selon des critères essentiellement culturels. Abris, conditions météorologiques, dangers divers, piraterie participent de cette élaboration de l'espace. La question de la délimitation des multiples mers qui composent les espaces méditerranéen et pontique, lié aux régions terrestres et aux fleuves, relève là encore de la sphère culturelle. En l'absence de système technique d'aide à la navigation, le mode de description donne lieu à un développement sur l'espace conçu comme un itinéraire au sein duquel les lieux sont positionnés de manière relative. L'insularité occupe une place à part dans le réseau des lieux qui jalonnent la mer. Enfin, une approche plus spécifique des représentations d'Homère à Strabon met en évidence, au-delà des évolutions entre les deux auteurs, une « commune relation à l'environnement ».

« Un discours irréductible à celui de la carte et de la géométrie » est l'ultime chapitre qui explore tous les éléments d'information permettant de rendre lisible

l'espace. Cartes et schémas à l'appui, l'auteur expose à partir de cas précis la complexité de la description du monde selon les points de vue de l'observateur. Les tentatives de reconstitution cartographique d'après les auteurs antiques, considérées comme « vues d'artistes », aussi commodes soient-elles, ne sauraient rendre compte des représentations spatiales proposées par les textes.

Le livre est ponctué de schémas et de cartes conçus comme des outils visuels permettant au lecteur de comprendre la manière dont les marins de l'Antiquité naviguaient et concevaient leurs déplacements. La riche bibliographie qui accompagne le texte témoigne de l'ancrage d'un spécialiste de lettres classiques dans le large champ des sciences humaines. Enfin, on trouvera en annexe un précieux lexique grec des termes et notions antiques relatifs à la navigation, à la géographie et à l'hydrographie.

Cet ouvrage exigeant fera date dans le paysage des publications sur l'univers maritime antique et, plus largement, dans le domaine des réflexions sur le rapport de l'homme à son environnement.

Laurence Tranoy

Jean-Philippe Priotti et Guy Saupin, *Le Commerce atlantique franco-espagnol. Acteurs, négoce et ports (xv^e-xviii^e siècle)*, Rennes, PUR, 2008, 338 p.

Cet ouvrage est issu d'un colloque tenu à Nantes en 2005, qui s'était donné pour objectif de réunir des historiens français et espagnols autour de « l'étude des relations commerciales entre la France et l'Espagne du xv^e au xviii^e siècle », non pas que les travaux ne soient pas nombreux des deux côtés des Pyrénées, mais parce que les confrontations des chercheurs des deux pays et leurs dialogues ont été et restent peu nombreux dans ce domaine. Et effectivement rencontre commune il y eut bien, avec une direction privilégiée : « mesurer les capacités d'invention et d'adaptation des acteurs des échanges franco-espagnols dans un environnement changeant ». Les résultats sont tout à fait intéressants et les apports nombreux.

Pour le saisir clairement, avant d'aborder les nombreuses contributions – au nombre de quatorze, dont une seule, celle de Pierre Poujade, ne rentre guère dans l'épure choisie –, il faut marier l'introduction de Guy Saupin et la conclusion de Jean-Philippe Priotti. Le premier présente excellemment les contributions publiées en les plaçant dans un cadre général. Il souligne en premier lieu l'évolution chronologique de la question qui commence par une « domination castillane dans les échanges commerciaux jusqu'au second tiers du xvi^e siècle », pour déboucher, après une période d'incertitudes, sur la prééminence des marchands français en Espagne aux xvii^e-xviii^e siècles. Pour un lecteur non familier avec ces questions, il manque toutefois un rappel intégrant

ces textes dans l'historiographie existante dans les deux pays, en particulier, du côté français, les travaux d'A. Girard, H. Lapeyre, L. Dermigny, P. Butel, C. Carrière, J. Pontet et M. Zylberberg. C'est dommage, car nous aurions eu là une synthèse des mieux venues. Puis, Guy Saupin met l'accent sur ce qui, à son point de vue, a été primordial dans la rencontre : l'étude des « stratégies des acteurs pour le contrôle des circuits commerciaux ». D'une part, resta essentiel « un capitalisme relationnel, limitant [les] sociétés générales ou leurs commandites à un cercle réduit de parents ou d'amis bien connus » ; mais, d'autre part, ne réussirent à se maintenir ou à progresser que ceux qui avaient « compris avant les autres les redéfinitions du marché atlantique » liées au poids de plus en plus grand du commerce colonial et à l'évolution des rivalités entre les deux pays. En fait, bien évidemment rien n'était simple, et toute cette histoire est en premier lieu dominée par le tournant des années 1570 qui vit à la fois la montée du rôle de l'Andalousie (Séville et Cadix) en liaison avec l'empire américain, et la prééminence française dans les échanges. La surcote des réaux en Amérique à partir de 1505 joua un rôle considérable : ainsi, à la fin du XVI^e siècle, souligne J.-P. Priotti, « malgré la vente à perte de leurs toiles en Andalousie, les Bretons se rattrapent sur la vente du métal ou des monnaies espagnoles au retour en France » (p. 322). Mais cela ne saurait expliquer la prééminence des marchands français qui a pour origine l'existence de sociétés commerciales plus puissantes, en positions plus fortes, et surtout disposant de zones d'approvisionnement beaucoup plus importantes (p. 328-329).

Voici la trame générale autour de laquelle se positionnent toute une série d'analyses passionnantes. Les unes nous rappellent l'importance qui fut celle de La Rochelle jusqu'au XVIII^e siècle, notamment à partir d'échanges que l'on n'attendait nullement : au XVI^e siècle, le port fournit les foires du Poitou en laines espagnoles, le pastel venant du Languedoc par Bordeaux. Puis, toujours majoritairement par La Rochelle, les productions poitevines gagnaient Saint-Jean-de-Luz et de là la péninsule, le tout favorisé par une forte présence des marchands navarrais³. Le port de l'Aunis avait acquis une position très forte en étant devenu aux XIV^e et XV^e siècles un « enjeu castillan pour la maîtrise du golfe de Gascogne », même si Nantes ne cessa d'être « la porte d'accès à l'Ouest français » pour les marchands espagnols⁴. Mais pendant longtemps, du côté espagnol, le grand port des échanges avec la France fut Bilbao, avec notamment les Ruiz, les tentatives proches, comme celles de Laredo, pour en

3 Voir l'article de Francis Brumont, « Les foires du Poitou et le commerce franco-espagnol au XVI^e siècle », p. 129-145.

4 Beatriz Arizaga Bolumburu, Michel Bochaca et Mathias Tranchant, « Aspects du commerce franco-castillan à la fin du Moyen Âge : la progression castillane dans le golfe de Gascogne », p. 33-47.

diminuer l'importance n'ayant pas réussi. C'est un commerce très déséquilibré, le port important d'énormes quantités de toiles et de pastel et n'ayant vers la France que des ventes réduites de fer et d'épices. Ce pouvait être et ce fut une faiblesse lorsqu'aux dépens de Nantes et de La Rochelle mais aussi bien sûr de Bilbao, les Vitréens et les Malouins devinrent les exportations de toiles bretonnes vers l'Andalousie⁵. On trouve encore une très bonne étude, pleine de précisions, des relations de Bilbao avec les ports de l'Ouest français entre 1616 et 1620, qui met à nouveau en valeur le rôle de Nantes, La Rochelle, Saint-Malo et plus secondairement Brest et Landerneau, avec notamment des importations de « bleds » venant de Bretagne⁶. À cela, il faut ajouter que le Guipuzcoa trafique, dans la seconde moitié du XVI^e et la première moitié du XVII^e siècle, avec cinquante-six ports atlantiques français, ce qui montre bien l'importance des liens avec l'Ouest atlantique français, le fer basque et les pièces d'or et d'argent venant d'un côté, les ventes de produits alimentaires de l'autre⁷.

Au XVII^e siècle, Bilbao et la Cantabrie maintinrent des relations importantes avec les ports français : ainsi, au milieu du XVII^e siècle encore, la majorité des navires qui partent de Nantes vers la péninsule Ibérique s'y dirigent, trafic favorisé par la présence depuis longtemps de nombreuses familles de négociants espagnols dans le port ligérien⁸. Pourtant, désormais c'est au sud de celle-ci que se situent les centres névralgiques des échanges franco-espagnols, autour de la *Carrera de Indias* dont les portes sont Séville et Cadix, ports dans lesquels les représentants des compagnies françaises sont particulièrement nombreux dès la seconde moitié du XVII^e siècle⁹, alors même que Nantes prend son essor, souligne Bernard Michon ; « à l'aube du "siècle d'or" de Nantes, la place de Bilbao entrerait quant à elle dans une phase de déclin » (p. 273). Le changement fut cependant progressif, marqué par des reculs¹⁰, avant de s'épanouir pleinement

- 5 Luis Maria Bilbao et Ramon Lanza Garcia, « Le commerce franco-espagnol au travers de Bilbao à l'époque de l'empereur Charles-Quint, 1544-1550 », p. 49-72 ; Jean-Philippe Priotti, « Conflits marchands et intégration économique (Bretagne, Castille et Andalousie 1560-1580) », p. 73-100 ; Oscar Lucas, « Le commerce entre la France et l'Espagne dans la seconde moitié du XVI^e siècle à travers les archives Ruiz », p. 101-112.
- 6 Aingeru Zabala Uriarte, « Les relations maritimo-commerciales entre Bilbao et certains ports du Nord-Ouest français (1610-1620) », p. 183-214. On regrettera seulement que les éditeurs aient laissé passer une bourde dans le titre : bien évidemment, il s'agit des ports de l'Ouest français.
- 7 Xabier Alberti Lonbide et Alvaro Aragon Ruano, « Le commerce du fer basque et des produits alimentaires français dans les ports de Guipuzcoa à la fin du XVI^e et dans la première moitié du XVII^e siècle », p. 215-232.
- 8 Bernard Michon, « Les marchands de Nantes et le commerce avec Bilbao au milieu du XVII^e siècle », p. 249-274.
- 9 Manuel Bustos Rodriguez, « Les associations de commerce autour de la "Carrera de Indias" au XVIII^e siècle », p. 275-284.
- 10 Eberhard Crailsheim, « Les marchands français à Séville (1580-1650) », p. 233-248.

au XVIII^e siècle, comme le souligne Olivier Le Gouic à propos des négociants lyonnais installés à Cadix¹¹.

On notera enfin qu'à plusieurs reprises les rapports entre les conditions du commerce et son évolution ont été dépendants des vicissitudes politiques, et notamment des différents conflits. C'est le cas plus précisément du texte un peu confus de Juan E. Gelabert : « Entre "arrêt général" et "libre trafic" : les relations commerciales entre la France et l'Espagne de 1598 à 1609 », mais ces vicissitudes sont présentes tout au long des communications retenues.

Finalement, il s'agit bien d'un livre tout à fait important, qui renouvelle largement le sujet et apporte souvent des précisions et approfondissements fort bien venus. Seule son utilisation risque de faire problème : par delà les données générales qu'ont présentées les deux directeurs du volume, et que j'ai également essayé de fournir, mais d'une autre manière, beaucoup plus brève, le lecteur a souvent le sentiment de sauter, en quelque sorte, d'un élément partiel à un autre. Autrement dit, il est clair qu'il nous manque un livre d'ensemble effectuant une synthèse du sujet abordé, lequel pourrait d'ailleurs être relativement bref étant donné à la fois ce que l'on savait déjà et le renouvellement apporté par la riche moisson rassemblée ici.

Jean-Pierre Poussou

446

Gregory Stevens Cox, *The Guernsey Merchants and their World in the Georgian Era*, Guernsey, The Toucan Press, 2009, 235 p. et xx pl.¹²

Cet ouvrage, paru en format A3, ce qui n'en rend que plus belle l'illustration, est tout à fait intéressant. L'auteur avait déjà publié en 1999, chez Boydell & Brewer, sa thèse consacrée au port de St Peter : *St Peter Port, Guernsey, 1680-1830*. Trois groupes de marchands y travaillaient : des aristocrates de l'île tels les Bonamy, les Le Marchant, Le Mesurier ou les de Saumarez, des réfugiés huguenots tels les Lauga de Clairac d'Agenais, les de Guérin ou les La Serre, et des immigrants venus d'Écosse et d'Angleterre. Il souligne qu'à la fin du XVIII^e siècle on y trouvait le même nombre de négociants qu'à Lorient et qu'en termes de richesse les marchands de Guernsey se comparaient à ceux de Dunkerque. L'un des premiers apports de l'ouvrage est d'avoir identifié tous les marchands que l'on y trouvait à cette époque. Il en donne la liste avec à

11 « Des négociants français aux portes des Indes : les Lyonnais à Cadix au XVIII^e siècle », p. 285-318.

12 À la différence du français qui distingue négociants et marchands, le mot anglais de « *Merchant* » signifie les deux. J'ai laissé la traduction habituelle de « marchand », même si parfois j'ai parlé de « marchands et négociants » ; il n'en reste pas moins que souvent il s'agit effectivement, à Guernsey comme en Irlande dans les comptes rendus suivants, de négociants.

chaque fois un certain nombre de renseignements, notamment sur les ports avec lesquels ils sont en relation. Les fiches ainsi fournies montrent que beaucoup de marchands de Guernesey sont venus de France, tels les Dobrée, protestants partis de Normandie au *xvii*^e siècle, mais aussi que beaucoup s'installent pour un temps plus ou moins long dans des ports français. Un nom célèbre est bien sûr celui de John Martell : originaire de Jersey, il fit son apprentissage à Guernesey avant d'aller s'établir à Bordeaux et Cognac, et de créer la célèbre maison qui porte son nom. Un autre marchand de l'île qui mérite de retenir l'attention est Pierre-Frédéric Dobrée (1757-1801), qui s'installa à Nantes, s'y maria richement et y fonda une dynastie du négoce jusqu'à ce que son petit-fils Thomas II (1810-1895) décide d'arrêter ses activités pour consacrer, à partir de 1838, sa vie et sa fortune « à la recherche et au culte du passé » ; il édifia, pour accueillir ses collections, le Palais Dobrée, qui devint un célèbre musée nantais en 1899.

Cela s'explique par les très larges horizons de l'île qui est en rapport aussi bien avec les ports du nord de l'Europe qu'avec ceux du Portugal ou de la Méditerranée, sans oublier bien évidemment les îles Britanniques et la France. St Peter est en effet, depuis la seconde moitié du *xvii*^e siècle, un très important port international d'entrepôt. Parmi les points à mettre en valeur, il y a les relations avec Barcelone mais aussi avec Saint-Malo. On voit, par exemple, les navires de St Peter amener en Catalogne du blé du Québec. Mais leur activité est aussi très largement une activité de contrebande aussi bien pour le tabac que pour le thé ou les vins et alcools, l'auteur citant à ce sujet un texte très évocateur de Pidansat de Mairobert datant de 1756 : « la source de ses richesses vient du grand commerce que font les Habitants en thé et eau-de-vie qu'ils tirent de France pour les envoyer en fraude en Angleterre. Une autre branche de leur négoce est la contrebande d'indiennes, de tabac, de plomb, d'étain, de draperies, qu'ils font passer en France ». Il est vrai que les marchands de Guernesey jouissaient d'un privilège considérable quant à leur commerce avec les îles Britanniques : l'exemption de tous droits de douane ; par ailleurs, les autorités britanniques ne purent y appliquer les Actes de navigation. Les Malouins en profitèrent pour faire de Guernesey un grand centre d'entrée en contrebande de toutes sortes de marchandises dans les îles Britanniques et c'est ainsi que se développa la croissance de St Peter à l'époque de Louis XIV. Elle connut son apogée dans la deuxième moitié du *xviii*^e siècle, mais à partir de 1800 le gouvernement anglais décida de réagir. Par suite notamment d'Actes en parlement de 1805 et de 1807, le rôle de l'île dans la contrebande diminua considérablement, de même que l'activité de St Peter. Une fois la paix revenue, à partir de 1815, ses marchands et capitaines se tournèrent vers le grand large, s'établissant notamment en Amérique du Sud et en Espagne, en particulier pour

amener en Amérique du Sud des vins de Catalogne et d'Andalousie, mais ils ne purent maintenir cette activité au-delà de 1835.

Extrêmement bien illustré, très fourni en cartes, graphiques et données chiffrées, l'ouvrage nous apporte de précieux renseignements sur les ports fréquentés par les marchands de l'île, sur cinq de ces marchands (W. Bell, P. F. Dobrée, P. Mourant, N. Reserson et J. Guille), sur les bateaux de l'île, sur les voyages de *La Pomona*. Sept voyages de ce navire étudiés en détail de 1786 à 1792 montrent bien quelle était l'activité de ces marchands et à quel point elle s'étendait sur un vaste espace, puisque le bateau se rendit aussi bien à Québec qu'en Virginie ou à Malaga, à Londres qu'à Barcelone.

On doit certes souligner que l'auteur nous a en quelque sorte livré une série de fiches sur le commerce de Guernesey à cette époque et, qu'en un sens, on a davantage un ensemble de documents qu'un véritable ouvrage. Il n'en est pas moins très précieux et rendra de considérables services, d'autant plus qu'il accompagne la thèse publiée sur le port de St Peter et que, de ce fait, le choix qui a été fait quant à la conception du livre se justifie largement.

Jean-Pierre Poussou

448

L. M. Cullen, *Economy Trade and Irish Merchants at Home and Abroad 1600-1988*, Dublin, Four Courts Press, 2012, 320 p.

Par ses travaux et par ses enseignements à la grande université Trinity College de Dublin, Louis Cullen est le pionnier d'une nouvelle histoire économique irlandaise et même le père d'une école d'histoire économique qu'illustrent aujourd'hui ses élèves, notamment David Dickson et Cormac O'Grada. Les *Mélanges* qui lui ont été offerts en 2003¹³ sont venus attester de ce rôle et souligner qu'il a été depuis un demi-siècle l'un des grands historiens des îles Britanniques, tourné également depuis un quart de siècle vers l'histoire économique du Japon.

Il a renouvelé aussi bien l'histoire rurale de l'Irlande que celle de son activité économique, notamment de ses rapports commerciaux avec la Grande-Bretagne. Mais beaucoup de ses communications ou articles étaient devenus aujourd'hui difficiles à trouver, voire à connaître. Le présent volume nous en propose dix-neuf, dont six concernent la vie maritime. Deux d'entre eux sont ouverts sur le grand large puisqu'ils sont consacrés au milieu marchand de Dublin au XVIII^e siècle et à la présence hors d'Irlande des marchands de

13 David Dickson and Cormac O'Grada, *Refiguring Ireland: Essays in honour of L. M. Cullen*, Dublin, The Lilliput Press, 2003.

Galway du milieu du xvii^e à la fin du xviii^e siècle¹⁴. Le milieu marchand dublinois est essentiellement composé d'autochtones, qu'ils soient nés dans la ville ou dans son hinterland, que divisent cependant leurs appartenances religieuses : des anglicans, des dissidents et des catholiques. Lors du Gratham Parliament, ils créèrent entre 1783 et 1791 une chambre de commerce que les conflits politiques empêchèrent de fonctionner efficacement, tant les problèmes économiques de l'Irlande à cette époque subissaient le contrecoup des questions et à-coups politiques. Leurs relations principales se faisaient avec Bordeaux, ville que Louis Cullen connaît fort bien, ainsi que son histoire, ce qui lui permet de nombreuses comparaisons, et rappelle en même temps le rôle que l'île a tenu aussi bien pour la contrebande du vin – nous allons en reparler – que pour fournir aux Antilles françaises du beurre et du bœuf séché. Les marchands de Galway eurent également des rapports essentiels avec notre pays. Le port était à la périphérie de l'Irlande et des mers les plus actives ce qui permet à l'auteur de souligner l'importance que peuvent prendre dans la vie économique des périphéries : un parallèle, nous dit-il, doit être fait avec Saint-Malo car, dans les deux cas, les maisons de négoce ont compensé des horizons locaux fort étroits par l'activité sur toutes les mers du globe » (p. 8). Les marchands de Galway sont dans la deuxième moitié du xvii^e et au début du xviii^e siècle essentiellement présents à La Rochelle, Saint-Malo et surtout Nantes, même si Bordeaux tient déjà une place primordiale pour le vin, l'essor du port s'expliquant aussi par la place que ses marchands, notamment les Blake, surent prendre dans le premier commerce colonial, en particulier celui du tabac (p. 104). Au xviii^e siècle, le port girondin prend la première place, malgré le maintien des liens avec Nantes et La Rochelle, ce que concrétise l'envergure de deux négociants établis dans la capitale de la Guyenne, John Lynch et Mark Kirwan, qu'entoure une importante communauté irlandaise parmi laquelle figure notamment Patrick Quin, Patrick French et Jacques Darcy : ils sont plus nombreux que les Anglo-Écossais¹⁵. L'activité de ces marchands de Galway est d'autant plus remarquable qu'au xviii^e siècle le port, mal situé, n'a cessé de décliner, au point que d'importantes familles se sont installées à Dublin pour continuer leurs activités. Mais le dynamisme des gens de Galway, le rôle qu'ils ont joué très tôt dans le commerce atlantique, les réseaux qu'ils ont rapidement mis en place ont eu pour conséquence que, malgré la pauvreté relative du Connacht et la petitesse de la ville, les réussites furent considérables. En effet, « Galway offrit plus de possibilités pour ses enfants qu'aucune autre région

14 « The Dublin Merchant Community in the Eighteenth Century », p. 193-208 ; « Galway Merchants in the Outside World, 1650-1800 », p. 165-192.

15 Un des grands apports de Louis Cullen vient de sa connaissance très approfondie des familles de négociants, de leurs liens et de leurs réseaux.

de l'Irlande... Avec pour conséquence que l'évolution de la région de Galway fut originale en ce sens que non seulement elle continua à avoir une *gentry* très nombreuse mais encore que celle-ci réussit à faire sans cesse preuve d'une grande vitalité » (p. 174).

En fait, malgré sa position de dépendance par rapport à l'Angleterre, l'Irlande participe activement au grand commerce, son rôle étant favorisé par la présence aux Indes occidentales de planteurs et de commerçants d'origine irlandaise, puis par une forte émigration vers les Treize Colonies, en sorte que ses liens avec l'Amérique sont primordiaux aux XVII^e et XVIII^e siècles. Dès le XVII^e siècle, elle reçoit donc d'importantes quantités de produits coloniaux, essentiellement du tabac, du sucre et du rhum, le prix très bas de celui-ci favorisant sa consommation, notamment dans le sud de l'île, alors que dans le nord de celle-ci les alcools dominant sont le whiskey et l'eau-de-vie (p. 108-109). Dès les deux premières décennies du XVII^e siècle le tabac arrive et fait l'objet d'une consommation générale, y compris chez les femmes, avant de représenter à la fin du siècle de très fortes quantités. L'évolution est la même pour le sucre, au point qu'à la fin du XVIII^e siècle, avec cinq livres-poids par tête, sa consommation se situe sans doute en proportion derrière celle de l'Angleterre. Mais, parmi ces produits « exotiques », c'est la pomme de terre qui tient le plus grand rôle, au point de devenir la base de la nourriture irlandaise, de manière excessive comme on le sait puisque cette évolution déboucha sur la grande famine de 1846¹⁶.

450

Les activités maritimes de l'Irlande ne se limitèrent pas à une participation au grand commerce. Elles revêtirent aussi des formes illégales. C'est ainsi qu'au XVIII^e siècle beaucoup d'Irlandais participèrent à la course sur des navires français, en liaison avec la diaspora jacobite. Durant la guerre de l'Indépendance américaine, il se trouva des Irlandais des deux côtés. Mais, ce que souligne bien davantage encore Louis Cullen, c'est qu'à l'égal du commerce français, celui de l'Irlande souffrit très fortement des guerres franco-anglaises tant la France et ses colonies étaient son débouché, particulièrement pour la région et le port de Cork d'où provenaient les produits alimentaires recherchés par les Français¹⁷. La contrebande ne permit que médiocrement de limiter les dégâts. Celle en temps de paix fut souvent très active : ainsi, après 1765 l'Irlande servit de substitut à l'île de Man. Il s'agissait aussi bien de faire venir, de France essentiellement, du tabac, du vin et du thé, pour les introduire en Grande-Bretagne, que d'en

16 « Colonial and Exotic Products: Their Place and Role in Irish Economy and Society », p. 103-117.

17 « Ireland and Irishmen in Eighteenth-Century Privateering », p. 149-164. Il souligne que ce sujet a été très peu abordé dans l'historiographie irlandaise et, de fait, c'est à ce texte de Louis Cullen et à d'autres travaux du même auteur qu'il faut se référer pour connaître la piraterie irlandaise, laquelle d'ailleurs ne concerna jamais qu'un petit nombre de bateaux.

procurer aux Irlandais eux-mêmes à meilleur marché, l'île disposant de côtes très échancrées et très découpées, comme la Cornouailles et le Devon, ces deux hauts lieux de la contrebande en Angleterre. Dans cette activité, les marins de Rush, port situé au nord de Dublin, à proximité de la capitale irlandaise, tinrent une place primordiale, en dominant dans la seconde moitié du XVIII^e siècle tout le commerce de contrebande de la mer d'Irlande, en liaison avec le milieu dublinois du négoce qui fournissait les capitaux. À l'origine limitées aux mers proches, les activités des navires de Rush ne cessèrent de s'étendre, allant aussi loin que Bordeaux ou Göteborg. « L'abaissement des droits de douane dans les années 1780 et au début des années 1790 réduisit successivement la contrebande sur le thé puis le tabac, mais le nouvel accroissement des taxes et droits à l'époque des guerres révolutionnaires et napoléoniennes la porta à nouveau à un très haut niveau jusqu'au retour de la paix en 1815 » (p. 135)¹⁸.

Bien d'autres chapitre de ce bel ouvrage mériteraient d'être mis en valeur, mais ils ne relèvent pas de l'histoire maritime. Telle est, par exemple, l'étude de la modernisation sociale et culturelle de l'Irlande rurale du XVII^e au XX^e siècle, le texte sur « Malthus, l'Irlande et la famine », ou encore la critique très vive mais très fondée des analyses d'Herbert Lüthy qui rejoint celle d'Ernest Labrousse non retenue pour le présent volume¹⁹. N'en doutons pas, ce livre est celui d'un très grand maître.

Jean-Pierre Poussou

Amaia Bilbao Acedos, *The Irish Community in the Basque Country, c. 1700-1800*, Dublin, Geography Publications, 2003, 114 p.

Bien que ce petit ouvrage soit paru voici dix ans, il m'a semblé nécessaire de le signaler car il est quasiment passé inaperçu des chercheurs français. L'auteur, après avoir rappelé que les liens d'échange entre le Pays Basque et l'Irlande étaient anciens et remontaient au XVI^e siècle au moins, puisqu'on trouve déjà des marchands irlandais à Bilbao, met l'accent sur l'émigration catholique et jacobite qui a sans aucun doute été une réalité mais qui à l'évidence ne résume pas tout. Elle note en effet la présence d'Irlandais dès le milieu du XVII^e siècle. Par ailleurs, lorsqu'il apparaît dans ses sources que bon nombre de ceux qu'elle a rencontrés au XVIII^e siècle sont des marchands, puis des artisans que ceux déjà installés en Pays Basque font venir entre 1730 et 1760, il est douteux que l'on

18 « Smugglers in the Irish Sea in the Eighteenth Century », p. 118-135 ; « Richard Warren, Andrew Gallwey and the Smugglers of Rush: An Entrepot in Belle-Île-en-mer, 1766-70 », p. 136-148.

19 Louis Cullen, « La crise économique de la fin de l'Ancien Régime », dans Jean-Pierre Poussou (dir.), *L'Économie française du XVIII^e au XX^e siècle : perspectives nationales et internationales. Mélanges offerts à François Crouzet*, Paris, PUPS, 2000, p. 581-602.

n'ait pas affaire aussi à une immigration d'origine économique. Elle ne se pose guère la question, malgré ce qu'a pu écrire à ce sujet Louis Cullen, et c'est sans aucun doute une faiblesse de son travail, d'autant plus que ces artisans, parmi lesquels dominent les tanneurs, sont de jeunes hommes célibataires dont elle souligne qu'ils sont venus chercher un emploi bien rémunéré. À l'opposé, il est certain que tout ce groupe d'hommes d'Église, d'hommes de loi et d'aristocrates qu'elle a rencontrés à partir de la fin du xvii^e siècle, sont certainement partis à la fin du xvii^e et au début du xviii^e siècle pour des raisons religieuses et politiques.

Quoiqu'il en soit, en Pays Basque, essentiellement à Bilbao et dans les localités portuaires avoisinantes, ces migrants contribuent à développer les échanges avec leur île natale comme avec la Grande-Bretagne. Bénéficiant de leurs réseaux dans les îles Britanniques, ils importent du beurre, du bœuf salé, des bougies et du charbon, et ils exportent des fers, des cuirs et des laines, ce à quoi on pouvait s'attendre. Mais leurs relations commerciales ont surtout lieu avec l'Angleterre et la Hollande.

452

Au début du xviii^e siècle, ils constituent une communauté bien groupée mais ne sont tout de même que quelques dizaines ; il ne semble pas en effet qu'il y ait eu beaucoup plus qu'une centaine d'immigrés irlandais à Bilbao et ses environs. Dans la première moitié du xviii^e siècle, d'un côté, ils ont tendance à rester entre eux, particulièrement les membres de l'élite sociale dont les familles se marient entre elles ; d'un autre côté, leur situation est souvent difficile : ils ne sont absolument pas considérés comme des citoyens – *vecinos* – du *Señorio* et ont à plusieurs reprises des difficultés sérieuses avec les autorités locales, qui mettent même en cause au milieu du siècle leur place dans la tannerie comme contraire aux intérêts des Basques. Cependant, les mesures les visant ne sont appliquées qu'avec beaucoup de retenue car la monarchie les protège et prend ouvertement leur défense dans les années 1750. En outre leurs liens avec la population basque sont de plus en plus nombreux. On les voit donc s'intégrer progressivement, notamment par leurs mariages, alors que dans la première moitié du siècle beaucoup continuaient à aller chercher une épouse au pays natal, au point que dans le dernier tiers du xviii^e siècle ce milieu irlandais qui ne se renouvelle plus – il n'y a plus guère d'immigrants après 1760 – se fond dans l'ensemble de la population de Bilbao et de ses environs.

Au total, dans un domaine peu connu, un apport d'un réel intérêt aussi bien pour l'émigration irlandaise que pour les échanges commerciaux et donc maritimes.

Jean-Pierre Poussou

William Coxe, *Nouvelles découvertes des Russes entre l'Asie et l'Amérique (1781)*, rééd. [Whitefish], Kessinger Legacy Reprints, 2010, 342 p.

Il s'agit d'un ouvrage très important, qui est une source essentielle à la fois pour l'étude des découvertes des Russes « entre l'Asie et l'Amérique » et pour celle des échanges, dominés par ces mêmes Russes, qui se mirent en place dans la seconde moitié du XVIII^e siècle. La première édition porte soit « Paris, Hôtel de Thou, 1781 », soit « Neuchâtel, Imprimerie de la Société typographique, 1781 ». Elle permit à Louis XVI de rédiger les instructions qui demandent à La Pérouse d'apporter des informations sur ces commerces.

L'ouvrage apporte une étude très détaillée des explorations russes dans cette partie du monde au cours du XVIII^e siècle. Il insiste également sur « les tentatives des Russes pour découvrir le passage au Nord-Est ». Puis, il donne de très précieuses informations sur le commerce qui se fit à cette époque entre la Russie et la Chine, notamment sur les fourrures, en particulier celles de loutres de mer, mais aussi sur l'exportation de la rhubarbe de Tartarie.

Les îles Aléoutiennes, le Kamtchatka, la mer du même nom se voient consacrer de nombreuses pages, très précises et très concrètes. De même, les descriptions des populations rencontrées sont tout à fait intéressantes. Sur le commerce, les données apportées sont d'un très grand prix mais elles n'occupent qu'une faible partie du volume : *stricto sensu* une trentaine de pages.

Cet ouvrage est donc fondamental pour un domaine très mal connu des lecteurs français²⁰.

Jean-Pierre Poussou

Morgan Le Dez, *Pétrole en Seine (1861-1940). Du négoce transatlantique au cœur du raffinage français*, Bruxelles, PIE/Peter Lang, 2012, 430 p.

Cet ouvrage de 420 pages est la version publiée de la thèse de doctorat que Morgan Le Dez a soutenue en juin 2009 à l'Université du Havre sous la direction d'Alain Leménorel, rédacteur de la préface du livre. Le projet était d'explorer un territoire et des thèmes originaux qui apparaissent clairement dans le titre de la thèse : « Le commerce et l'industrie des pétroles dans la basse vallée de la Seine (1860-1940) : la naissance d'un complexe énergétique, entre interventions étatiques et initiatives locales ».

Pour étudier le boom des transports pétroliers et celui du raffinage et de la distribution des hydrocarbures dans l'hinterland des ports du Havre et de

²⁰ Pour une introduction au sujet, voir mon article : « Les Russes dans le Nord-Ouest américain, des voyages de Béring à l'achat de l'Alaska par les États-Unis », dans *Rocheport et la mer*, vol. 21, *Voyages de découverte et littérature (XVI^e-XIX^e siècle)*, Jonzac, Université francophone d'été, 2004, p. 7-30.

Rouen, Morgan Le Dez a bénéficié des apports de plusieurs thèses consacrées à des espaces et des échelles différentes – T. Hotta sur les politiques économiques, Mohammed Sassi et René Walther sur les entreprises pétrolières –, mais aussi de ceux de colloques récents organisés par Alain Beltran. En ce qui concerne le transport pétrolier maritime il a lu une littérature britannique foisonnante mais assez hétérogène. À partir des ouvrages techniques anciens, il livre de très intéressantes pages sur les procédés de raffinage et de distillation (p. 114-132), et sur les dangers de ces manipulations.

454

L'architecture du livre est basée sur une chronologie fixée alternativement par l'état du marché mondial ou par des considérations nationales et régionales. La première période est inaugurée par « l'apparition du pétrole en France » en 1860 suivant les découvertes de Pennsylvanie et se termine par le vote en 1903 du régime douanier des huiles minérales. L'auteur insiste sur la précocité du trafic pétrolier dans les grands ports normands qui reçoivent dès 1862-1863, à l'instar d'Anvers, des cargaisons de produits pétroliers en barils ou en caisses, et les premiers voiliers tankers. La seconde partie est purement française puisqu'elle délimite de 1903 à 1927 la crise du raffinage national, tandis que la Basse-Seine développe ses capacités de réception et de commercialisation. Le raffinage ne se développe véritablement qu'après la législation de 1928 et en contrariété tendancielle avec la crise économique puisque le transport du pétrole est alors en plein essor. L'industrie pétrolière normande monte alors en puissance grâce à un système enfin cohérent de raffinage et de distribution par la batellerie à partir des raffineries et ports normands et sous l'impulsion de l'État et des ententes légales entre sociétés de raffinage et de distribution. Les destructions opérées à la hâte par les armées françaises et anglaises en juin 1940 marquent pour l'auteur « l'arrêt de l'activité pétrolière en Normandie ». Cette intéressante description d'une apocalypse guerrière est rejetée en conclusion, ce qui nous prive de considérations plus générales sur le destin du raffinage normand.

Le commerce du pétrole, qui donne naissance à un armement maritime et fluvial particulier, à des aménagements portuaires et à la naissance d'hinterlands complexes, participe à la fois de la géographie littorale et de l'économie maritime. Pourtant peu de travaux universitaires concernant ces domaines ont été mis à contribution par l'auteur. Outre les développements récents de l'histoire des ports, les travaux pionniers d'André Vigarié auraient permis de compléter l'analyse fluvio-maritime le long de la Seine par une vision axée sur la façade maritime nord-européenne invitant à la comparaison des conditions pétrolières des ports normands avec celles de Dunkerque, Anvers ou Rotterdam, qui sont leurs concurrents directs. On aimerait aussi avoir un tableau plus vaste et plus fouillé des ces entreprises de fabrication d'huiles

végétales ou animales avant qu'elles ne créent des raffineries dans les ports, puis des armements maritimes et fluviaux. Certes, les principales sont citées mais sont oubliés les petits fabricants d'huiles diverses que l'auteur aurait pu recenser dans les séries M des archives départementales, « Établissements insalubres », qu'il décrit ; on aimerait savoir pourquoi certaines refusent la conversion alors que d'autres s'y consacrent précocement. L'auteur oublie de nous dire que la maison Winslow (p. 84) était le principal armateur baleinier du Havre et fit transporter en 1864 du kérosène par un de ses derniers navires baleiniers.

Les passages consacrés à la sécurité sont plus novateurs. La mise à l'écart des tankers dans les ports après la catastrophe de Bordeaux du 28 septembre 1869, avant que la loi du 18 juin 1870 n'unifie les législations locales, montre bien toute la méfiance qu'ils suscitent et les initiatives en la matière émanent aussi bien des pouvoirs publics que des entreprises privées. Le rappel de la phobie française après l'épisode des « pétroleuses » de la Commune de Paris suggère qu'une étude fouillée de la réception de ce nouveau produit eût été judicieuse. Nombre de développements paraissent construits à partir de travaux de seconde main, et relèvent davantage d'une histoire générale du pétrole. En les élaguant, on aurait ainsi dégagé un espace éditorial pour des éléments plus essentiels à la compréhension d'un sujet novateur.

Doté d'un index très utile, l'ouvrage est curieusement dépourvu d'une liste des sources utilisées. Seulement trois pages indiquent les fonds consultés, ce qui ne permet pas de juger de leur utilisation par l'auteur, d'autant plus que les notes sont assez souvent consacrées à un infratexte au lieu d'indiquer des références, souvent désordonnées. La cote est indiquée avant la mention du dépôt d'archives, les références à des ouvrages n'indiquent pas les pages concernées. Les courbes à échelle semi-logarithmique sont bien souvent illisibles faute d'une présentation adaptée. Quelques courbes séculaires, par exemple sur le tonnage importé, auraient permis au lecteur de bien discerner les périodes d'accélération et de marasme qu'on a du mal à saisir dans un ensemble de tronçons statistiques trop nombreux. Les cartes, qui ont le grand mérite d'éclairer le texte et les tableaux, nécessiteraient un examen critique approfondi. Certaines sont très parlantes mais d'autres plus confuses, peu lisibles ou inutiles.

Malgré ces faiblesses, probablement liées à une transposition trop hâtive entre le doctorat et la publication, ce *Pétrole en Seine* est une introduction très utile à l'histoire pétrolière régionale et nationale pour une période encore peu étudiée.

Christian Borde

« Au ras des vagues » : c'est ainsi que Jacques Péret a voulu aborder la course, tant dans ses pratiques ordinaires que dans sa trame quotidienne. Au vrai, cette ambition affichée ne doit pas paraître modeste car l'inventaire lié à ces pratiques est particulièrement complet, ponctué d'encarts qui offrent aux lecteurs de précieux documents sur cette activité de reconversion par temps de guerre. Tout aussi important, cet ouvrage trouve sa place dans l'espace. Le dépouillement des archives de La Rochelle, de Rochefort, avec les retours parisiens, détermine la zone de prédilection. Le territoire d'observation, comme point de départ et point d'arrivée, se situe entre Loire et Gironde. Le passé corsaire de La Rochelle n'est plus à rappeler depuis les travaux de Marcel Delafosse et ceux plus récents de Mickaël Augeron, mais tout semblait porter à croire à l'endormissement de la cité sur le plan de la course après le terrible siège de 1628. Sans faire des littoraux vendéen, saintongeais et aunisien des lieux d'armements intenses, Jacques Péret, en revisitant tous les types de course, démontre que la loterie corsaire fonctionne, permettant de dégager parfois d'honorables profits, et quelquefois de réussir de gros coups, tels les armements des frères Chegaray durant les guerres de la Révolution. Le terme de *loterie* incite à aborder la perte et l'échec. C'est le cas pour plusieurs armateurs. Plus souvent encore, c'est le cas des équipages, de quoi expliquer les discrets pillages avant le retour de la prise, les désertions, voire les mutineries. C'est essentiellement à partir de la guerre de la Ligue d'Augsbourg que la course, sous toutes ses formes, reprend une certaine vigueur. Ce sont plus de 400 prises ou rançons qui sont amenées à La Rochelle, avec des périodes fastes aux extrêmes, les deux derniers conflits louis-quatorziens et la période révolutionnaire jusqu'en 1802. Certes, la centaine d'armements sur une période de cinquante années de guerre n'y suffit pas. Ce nombre est atteint parce que La Rochelle joue un rôle de base relais : Dunkerquois, Malouins ou bâtiments du roi y mènent des prises, escomptant une liquidation satisfaisante. À ce titre, la cité occupe une place non négligeable, d'autant que ses voisines nantaise et bordelaise n'affichent pas vraiment de vocation corsaire, à l'exception de quelques épisodes souvent liés à la nécessité d'assurer la défense du commerce. Ce livre trouve naturellement sa place entre les études des grandes bases vouées à la course que sont Dunkerque, Saint-Malo, Brest avec ses armements mixtes d'un côté, Bayonne ou Saint-Jean-de-Luz de l'autre. L'auteur ne se contente pas de ce créneau commode. Ayant pu visiter plus avant les archives liées à une soixantaine d'armements rochelais, il s'intéresse aussi aux corsaires ennemis, tantôt espagnols, tantôt zélandais, souvent anglais : ceux qui viennent chasser et finissent par être capturés. Non seulement cela lui permet de doubler son corpus et de réaliser de très intéressantes études tant sur les bâtiments employés que sur

les équipages, les comportements sociaux tant collectifs que particuliers, mais cela apporte une dynamique passionnante où interviennent aussi les victimes des deux bords. Du fait de campagnes lointaines, l'échiquier s'élargit et toutes les stratégies se déploient : depuis le petit capre anglo-normand jusqu'au vaisseau de guerre. Les étapes, le cycle de la prédation dirait-on, sont clairement débrouillées, depuis l'armement jusqu'au retour de la prise et du capteur. Elles varient peu à travers le temps : les mêmes ruses, les tactiques adaptées, la fortune de mer. La course est gourmande en hommes : gens de mer mais aussi terriens quand il le faut. La Rochelle peut compter sur le vivier humain concentré sur la Seudre. Les inscrits maritimes de l'amirauté de Marennes jouent un rôle actif dans la course rochelaise. L'aspect humain, cette vie de chien, n'est donc pas laissé de côté, au contraire. Les archives recèlent de quoi faire flèche de tout bois et reconstituer minutieusement tous les instants du « vivre à bord », l'exiguïté des lieux, la nourriture peu variée, la solitude, la monotonie et les risques de capture par un plus gros. Jacques Péret utilise toutes les cordes de cet arc corsaire pour livrer une étude originale, bien documentée, où le lecteur averti aura largement de quoi mieux comprendre et le novice de quoi tout apprendre.

Philippe Hroděj

