

numéro

17

*Revue d'***HISTOIRE**
MARITIME

Histoire maritime
Outre-mer
Relations Internationales

*Course, piraterie
et économies littorales*

(XV^e-XXI^e siècle)

I Présentation – 979-10-231-1439-3



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 Raflik	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)	397
Bernard Cassagne	397

IV
COMPTES RENDUS

Mickaël Augeron, John de Bry et Annick Notter (dir.), <i>Floride, un rêve français (1562-1565)</i> , La Rochelle, Musée du Nouveau Monde, 2012, 159 p.....	429
Mickaël Augeron, Didier Poton et Bertrand Van Ruymbeke (dir.), <i>Les Huguenots et l'Atlantique</i> , t. 2, <i>Fidélités, racines et mémoires</i> , préf. Jean-Pierre Poussou, Paris, Les Indes savantes, 2012, 516 p.	431
Philippe Beaujard, <i>Les Mondes de l'océan Indien</i> , Paris, Armand Colin, 2012 ; t. 1, <i>De la formation de l'État au premier système monde afro-eurasien, IV^e millénaire av. J.-C.-VI^e siècle apr. J.-C.</i> , 623 p. ; t. 2, <i>L'océan Indien au cœur des globalisations des anciens mondes, VII^e-XV^e siècle</i> , 798 p.....	433
Emmanuelle Charpentier, <i>Le Peuple du rivage : le littoral nord de la Bretagne au XVIII^e siècle</i> , Rennes, PUR, 2013, 404 p.	436
Marguerite Figeac-Monthus et Christophe Lastécouères (dir.), <i>Territoires de l'illicite : ports et îles, de la fraude au contrôle (XVI^e-XX^e siècle)</i> , Paris, Armand Colin, 2012, 400 p.	438
Jean-Marie Kowalski, <i>Navigation et géographie dans l'Antiquité gréco-romaine. La terre vue de la mer</i> , Paris, Picard, 2012, 256 p.	441
Jean-Philippe Priotti et Guy Saupin, <i>Le Commerce atlantique franco-espagnol. Acteurs, négoce et ports (XV^e-XVIII^e siècle)</i> , Rennes, PUR, 2008, 338 p.	443
Gregory Stevens Cox, <i>The Guernesev Merchants and their World in the Georgian Era</i> , Guernesev, The Toucan Press, 2009, 235 p. et xx pl.	446
L. M. Cullen, <i>Economy Trade and Irish Merchants at Home and Abroad 1600-1988</i> , Dublin, Four Courts Press, 2012, 320 p.	448
Amaia Bilbao Acedos, <i>The Irish Community in the Basque Country, c. 1700-1800</i> , Dublin, Geography Publications, 2003, 114 p.	451
William Coxe, <i>Nouvelles découvertes des Russes entre l'Asie et l'Amérique (1781)</i> , rééd. [Whitefish], Kessinger Legacy Reprints, 2010, 342 p.....	453
Morgan Le Dez, <i>Pétrole en Seine (1861-1940). Du négoce transatlantique au cœur du raffinage français</i> , Bruxelles, PIE/Peter Lang, 2012, 430 p.	453
Jacques Péret, <i>Les Corsaires de l'Atlantique. De Louis XIV à Napoléon</i> , La Crèche, Geste Éditions, 2012, 330 p.....	456

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 » (*schiavi 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 », *Diplomatique*, 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 de 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.

