

numéro

16

*Revue d'***HISTOIRE**
MARITIME

Histoire maritime
Outre-mer
Relations internationales

La puissance maritime

II Aumont – 979-10-231-1860-5



REVUE D'HISTOIRE MARITIME

Dirigée par Olivier Chaline & Sylviane Llinares

30. *Les villes portuaires entre pouvoirs et désordres (vers 1650-vers 1815)*
 29. *Le ballast : pratiques et conséquences*
 28. *Sortir de la guerre sur mer*
 27. *Mer et techniques*
 26. *Financer l'entreprise maritime*
 25. *Le Navire à la mer*
24. *Gestion et exploitation des ressources marines de l'époque moderne à nos jours*
 - 22-23. *L'Économie de la guerre navale, de l'Antiquité au XX^e siècle*
 21. *Les Nouveaux Enjeux de l'archéologie sous-marine*
20. *La Marine nationale et la première guerre mondiale : une histoire à redécouvrir*
 19. *Les Amirautés en France et outre-mer du Moyen Âge au début du XIX^e siècle*
18. *Travail et travailleurs maritimes (XVIII^e-XX^e siècle). Du métier aux représentations*
 17. *Course, piraterie et économies littorales (XV^e-XXI^e siècle)*
 16. *La Puissance navale*
 15. *Pêches et pêcheries en Europe occidentale du Moyen Âge à nos jours*
 14. *Marine, État et Politique*
 13. *La Méditerranée dans les circulations atlantiques au XVIII^e siècle*
 12. *Stratégies navales : l'exemple de l'océan Indien et le rôle des amiraux*
- 10-11. *La Recherche internationale en histoire maritime : essai d'évaluation*
 9. *Risque, sécurité et sécurisation maritimes depuis le Moyen Âge*
 8. *Histoire du cabotage européen aux XVI^e-XIX^e siècles*
 7. *Les Constructions navales dans l'histoire*
 6. *Les Français dans le Pacifique*
 5. *La Marine marchande française de 1850 à 2000*
 4. *Rivalités maritimes européennes (XVI^e-XIX^e siècle)*
 - 2-3. *L'Histoire maritime à l'Époque moderne*
 1. *La Percée de l'Europe sur les océans vers 1690-vers 1790*

Revue d'histoire maritime

16

La puissance navale

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

© Presses de l'université Paris-Sorbonne, 2012

© Sorbonne Université Presses, 2021

ISBN papier : 978-2-84050-891-5

PDF complet – 979-10-231-1845-2

TIRÉS À PART EN PDF :

- Édito – 979-10-231-1846-9
- I Louvier – 979-10-231-1847-6
- I.1 Béjin – 979-10-231-1848-3
- I.1 Motte – 979-10-231-1849-0
- I.1 Bruneau – 979-10-231-1850-6
- I.2 Blondy – 979-10-231-1851-3
- I.2 Louvier – 979-10-231-1852-0
- I.2 de Baker & Boureille – 979-10-231-1853-7
- I.3 Kouar – 979-10-231-1854-4
- I.3 Calanca – 979-10-231-1855-1
- I.3 Journoud – 979-10-231-1856-8
- II Poussou – 979-10-231-1857-5
- II Dana – 979-10-231-1858-2
- II Tanguy – 979-10-231-1859-9
- II Aumont – 979-10-231-1860-5**
- II Martin – 979-10-231-1861-2
- II Sadania – 979-10-231-1862-9
- II Boissarie – 979-10-231-1863-6
- II Moulinier – 979-10-231-1864-3
- II Lecarpentier – 979-10-231-1865-0
- Varia Martin – 979-10-231-1866-7
- Chronique Poussou – 979-10-231-1867-4
- Comptes rendus – 979-10-231-1868-1

Mise en page (2012) Compo-Méca

Version numérique (2021) : 3d2s/Emmanuel Marc Dubois

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	5
Jean-Pierre Poussou	

LA PUISSANCE NAVALE

Puissance et impuissance navales en Europe et en Asie orientale : histoire, perceptions et débats Patrick Louvier.....	9
--	---

NEPTUNE FACE À CLIO : LA PUISSANCE NAVALE AU REGARD DE L'HISTOIRE

Position géographique, race et puissance maritime chez Gobineau et Vacher de Lapouge. Une interprétation raciale de la puissance maritime ? André Béjin	19
---	----

La puissance maritime selon Lapeyrouse-Bonfils Martin Motte.....	25
---	----

La Marine, « Cité terrestre » de l'amiral Auphan Jean-Baptiste Bruneau	51
---	----

LA PUISSANCE NAVALE AU REGARD DES AUTRES

La puissance navale de l'Ordre de Malte : un mythe pieux Alain Blondy	67
--	----

Confronter la « <i>Cherbourg Strategy</i> » aux sources nationales : marins et militaires français face à la guerre des côtes britannique (1840-1898) Patrick Louvier	87
---	----

Les dissuasions atomiques navales française et britannique entre 1945 et 1972 : une relation à l'ombre des États-Unis Guy de Bakker & Patrick Boureille	119
---	-----

COMMENT ÊTRE ET DEVENIR UNE PUISSANCE NAVALE

L'Inde et l'océan Indien : du sentiment de défiance aux vellétés d'appropriation Mehdi Kouar	153
---	-----

Les conceptions terrestre et navale de la défense côtière : Débat stratégique pour une marine chinoise en devenir (XVI ^e siècle) Paola Calanca.....	167
--	-----

Le poids des représentations dans le processus de modernisation de la marine vietnamienne	
Pierre Journoud	187

UNE JEUNE HISTOIRE MARITIME

Présentation	
Jean-Pierre Poussou.....	206
Entre Rennes et la mer, la navigation sur la Vilaine (fin xv^e siècle-début xviii^e siècle)	
Katherine Dana	207
La première raffinerie nantaise : la raffinerie du Coudray (1653-1694 ?) entre tradition et nouveauté	
Marion Tanguy.....	209
Le port de Granville et la guerre de course entre 1688 et 1815	
Michel Aumont.....	225
Rochefort et les colonies au xviii^e siècle : une nouvelle approche pour l'histoire des arsenaux	
Sébastien Martin	235
Les ancres à jas de la façade atlantique maritime de l'Antiquité au milieu du xx^e siècle	
Marine Sadania.....	239
Les Bordelais du bout du monde : deux dynasties du grand commerce de l'Outre-mer, les Denis et les Ballande, entre Indochine et Océanie, trajectoires croisées, du début du xix^e siècle aux années 1950	
Delphine Boissarie.....	251
L'essor des armements à la pêche industrielle rochelaise au début du xx^e siècle	
Henri Moulinier.....	263
Félix Amiot (1894-1974), une figure originale de grand entrepreneur, de la construction aéronautique à la construction navale : présentation des sources et perspectives de recherches	
Justin Lecarpentier.....	275

VARIA

Les « ailleurs » de Rochefort : l'exotisme d'une ville-arsenal au xviii^e siècle	
Sébastien Martin	287

CHRONIQUE

Hervé Coutau-Bégarie (1956-2012)	
Jean-Pierre Poussou.....	305
Comptes rendus.....	311

La puissance navale

Ce dossier est dédié à la mémoire d'Hervé Coutau-Bégarie
(P. L. et J.-P. P.)

Une jeune histoire maritime

LE PORT DE GRANVILLE ET LA GUERRE DE COURSE
ENTRE 1688 ET 1815

Michel Aumont
Docteur en histoire
Centre de recherche en histoire quantitative
Université Caen-Basse Normandie

Jusqu'au milieu du XVIII^e siècle, Granville est un petit port qui ne se distingue guère des autres. On y pratique la pêche côtière, surtout celle des huîtres, et un peu la pêche morutière à Terre-Neuve. C'est au XVIII^e siècle que la cité bas-normande s'affirme pleinement dans la vie maritime, en fixant efficacement sa destinée dans la pêche morutière, au point d'en disputer âprement la suprématie à Saint-Malo. Il faut dire que Granville ne manque pas d'atouts : un noyau d'armateurs compétents et ambitieux, mais aussi un quartier maritime important, qui compte de nombreux gens de mer dont les compétences sont clairement reconnues. Granville est alors considérée comme une véritable pépinière d'excellents matelots, susceptibles d'alimenter avantageusement les équipages des vaisseaux de Sa Majesté.

Lorsqu'une guerre éclate, l'activité morutière se trouve aussitôt interrompue : il n'est pas question, évidemment, de prendre des risques inutiles en s'aventurant jusqu'à Terre-Neuve, quand on sait que l'ennemi navigue sur les mêmes eaux. C'est là que Granville se distingue de bien d'autres ports : il se lance dans la guerre de course, alors que d'autres ne le font pas : par exemple, Dieppe ou Le Havre. Comparativement à Saint-Malo et à Dunkerque, qui arment beaucoup plus de bâtiments en course – 3 à 10 fois plus en général, mais jusqu'à 20 fois, sous Louis XIV –, Granville ne peut pas objectivement être considéré comme un grand port corsaire. Son activité n'est pourtant pas dénuée d'intérêt. On y trouve des actions d'éclats, des récompenses, des déroulements de carrières étonnants, mais aussi des mutineries, des destins brisés, d'amères déceptions, et de grandes frustrations, qui méritent toute notre attention.

L'investissement du port dans la guerre de course paraît globalement moins important que celui de Saint-Malo, parce que les armateurs granvillais sont moins nombreux à pratiquer ce genre d'activité : seuls 20 % d'entre eux environ s'y engagent. C'est donc le fait d'une poignée d'hommes qui entend profiter

d'une occasion – la guerre – pour tenter la fortune. Les 80 % restants préfèrent simplement se mettre en réserve en attendant le retour de la paix, à la différence de Saint-Malo ou de Dunkerque. Le port de Granville, dont l'essor est trop récent, a suffisamment de moyens et d'expérience pour lancer des campagnes de pêche à Terre-Neuve, mais sans doute pas assez pour se lancer dans une activité aussi hasardeuse et périlleuse que la guerre de course. Ce n'est pas le cas pour Saint-Malo qui, rappelons-le, est le premier port de France en armements à la fin du xvii^e siècle. Ses négociants ont depuis longtemps tissé des liens très étroits avec la cour de Versailles. Quant à Dunkerque, c'est sans doute la proximité géographique avec l'ennemi qui l'incite à s'investir aussi massivement dans l'activité. Davantage en retrait, même si son port est proche des îles Anglo-Normandes, Granville peut se tenir prudemment à l'écart des combats. La poignée d'armateurs qui choisit délibérément de se lancer dans la guerre de course, obéit donc clairement à un besoin de tenter une aventure à gros risque qui peut parfois se révéler particulièrement lucrative.

L'investissement global semble modéré. Pourtant, si l'on s'intéresse aux efforts consentis par cette poignée d'amateurs, on constate que les bâtiments sont souvent imposants, ce qui peut paraître paradoxal, car rares sont les armateurs à armer des corsaires de cette taille : le *Granville* jauge 530 tx¹, ce qui est énorme pour un navire particulier ; le *Monsieur*, 475 tx ; la *Madame*, le *Patriote* et l'*Aimable Grenot*, 390 tx. Ce sont des frégates d'au moins 40 m de long, sur lesquelles embarquent 300 à 400 membres d'équipage. Cela montre bien le dynamisme de ces armateurs, qui se démènent pour réunir des capitaux suffisants et pour prendre des risques. N'en concluons pas pour autant qu'il n'y ait que des gros armateurs parmi ces 20 % d'hommes entreprenants : y figurent aussi de petits propriétaires de modestes embarcations. Ceux-là délaissent un certain temps leur activité de cabotage ou de pêche au poisson frais pour tenter l'aventure avec leurs modestes bateaux, qui ne jaugent que quelques tonneaux. Le plus petit ne dépasse pas les 3 tx : c'est une minuscule bisquine de 8,30 m de long seulement, sur laquelle on embarque pourtant 12 hommes. C'est du moins ce que précise le rôle d'équipage. D'une manière générale, qu'ils soient gros ou petits, il est facile d'imaginer la promiscuité qui règne à bord de ces corsaires. Tous ces bâtiments sont commandés par des capitaines motivés, ayant reçu nominativement une commission en guerre. Certains navires armés « en guerre et marchandise » participent également à cette guerre de course jusqu'au milieu du xviii^e siècle.

1 Tx signifie ici, et dans tout cet article, *tonneaux*. Le tonneau de Colbert était une unité de mesure pour déterminer la jauge d'un navire.

La guerre de course granvillaise débute véritablement sous Louis XIV, grâce à l'énergie de son élite portuaire. Commence alors une succession d'actions brillantes, entrecoupées de revers et de frustrations diverses, qui ne s'achève qu'en 1811. Les résultats paraissent donc en dents de scie. Tout d'abord, sous Louis XIV, les succès sont au rendez-vous pendant la guerre de la Ligue d'Augsbourg. Grâce à une petite vingtaine de bâtiments armés en guerre *stricto sensu*, ou encore en « guerre et marchandises », les prises sont nombreuses et les profits importants. Un jeune capitaine granvillais fait sensation, Beaubriand-Lévesque, au point de se faire remarquer par Pontchartrain et de devenir corsaire du roi. Sa frégate, le *Jeune Homme*, qu'il confie parfois à d'autres capitaines, comme Jean Doublet, une célébrité honfleuraise, connaît 7 campagnes victorieuses sans être capturée, ce qui constitue une réussite exceptionnelle, même à l'échelle nationale. En revanche, durant la guerre de Succession d'Espagne, les succès semblent bien modestes.

Ce constat se répète sous Louis XV. La guerre de Succession d'Autriche voit l'efficacité des corsaires granvillais dans leurs entreprises, notamment sous l'impulsion d'un jeune armateur de 25 ans, particulièrement entreprenant, Léonor Couraye du Parc, avant de subir de nouvelles déceptions, lors de la guerre de Sept Ans. Sous Louis XVI et la guerre de l'Indépendance américaine, la ville renoue avec le succès, grâce à l'action d'entrepreneurs dynamiques, comme Nicolas Deslandes, qui arment des frégates de taille imposante. Comme celles-ci mènent de brillantes campagnes, Granville se hisse alors à la 3^e place des ports corsaires français métropolitains, par le nombre d'armements en course : 18 bâtiments qui accomplissent 24 campagnes, et par la valeur totale de ses captures : 3 485 747 livres. Sous la République et le Premier Empire, l'éclat est terni : on ne voit plus de grands bâtiments, ni de grandes actions, ni de captures extraordinaires ; peu de campagnes s'avèrent rentables. C'est pour cela que Granville met prématurément un terme à la guerre de course dans son port, dès 1811.

Il est difficile de dire si les gains furent importants, car toutes les liquidations de prises, qu'elles soient générales ou particulières, ont disparu en 1944. À l'évidence, certains armateurs ont fait fortune, comme Beaubriand-Lévesque, Léonor Couraye du Parc et Nicolas Deslandes. Des états de carrière le prouvent. Mais l'on est assez peu renseigné sur les autres. De même, les états de prise émanant du port de Granville sont rares, ce qui empêche de faire correctement un récapitulatif des captures réussies par les Granvillais. En revanche, si l'on en croit la correspondance avec le secrétariat de la Marine, on peut avancer que le nombre de campagnes déficitaires dépasse largement celui des campagnes bénéficiaires. Et pour cause : les deux tiers des navires corsaires granvillais connaissent un destin funeste. En effet, sur les 86 bâtiments recensés entre

1744 et 1811, 53 sont capturés, soit 62 %, 4 font naufrage, 1 explose, 1 disparaît en mer sans laisser de trace ; les 11 autres, qui restent, gardent encore leur mystère, faute d'archives suffisantes. Quant aux prises effectuées sur l'ennemi, leur valeur ne permet pas toujours de rentabiliser la campagne en course. C'est même rarement le cas, aux dires des armateurs. Seuls quelques chanceux y parviennent, comme Léonor Couraye du Parc ou Nicolas Deslandes, qui voient même leurs efforts récompensés puisqu'ils débouchent sur des anoblissements. Ce sont précisément leurs exemples qui motivent les autres armateurs à tenter leur chance dans la guerre de course, en dépit de mauvaises expériences vécues par la majorité d'entre eux.

Les équipages corsaires ne sont pas toujours de qualité. Loin s'en faut ! Il suffit de s'intéresser aux hommes qui les composent pour se rendre à l'évidence. Comme les levées sont fréquentes et que le commissaire aux classes appelle généralement les meilleurs matelots pour composer les équipages de Sa Majesté, les hommes compétents sont rares. Il ne reste trop souvent que des gens de mer de moindre intérêt, que les armateurs n'hésitent pourtant pas à s'arracher par tous les moyens : par la ruse, par l'argent, par des promesses de gains importants sur les prises à venir, ou par des promotions. Comme cela ne suffit pas, ils engagent tous les gens de mer dont la Royale ne veut pas, à savoir les novices et les mousses. Bon nombre de mousses ont seulement entre 12 et 16 ans, mais certains sont encore moins âgés. Le plus jeune d'entre eux, Augustin Béchet, n'a que 9 ans. Il s'est engagé sur le *Conquérant* en 1748. Cet enfant -mais peut-on encore le considérer ainsi ?- sait-il ce qui l'attend ? Oui, très certainement, car, malgré son très jeune âge, il a déjà accompli une campagne de pêche à Terre-Neuve. Ainsi, du haut de ses 9 ans, il connaît déjà les dures épreuves de la vie en mer.

Les armateurs recrutent aussi tous les gens de mer dont la Royale ne veut plus : les invalides ou hors de service, c'est-à-dire ceux qui ne sont plus aptes au service du roi en raison de l'âge, d'une maladie ou d'une incapacité physique. Grâce aux registres de l'inscription maritime, on remarque que ces invalides sont souvent des gens physiquement très diminués : ce sont des vieillards, des infirmes auxquels il manque un membre, des hommes incapables de fournir un gros effort physique à cause d'une hernie, incapables de monter en hauteur, des incontinents, des scorbutiques... Ils sont pourtant pris, car leur expérience peut encore servir auprès des novices. Si ces hors de service ne suffisent toujours pas, les armateurs sollicitent le « tout venant », c'est-à-dire des gens sans aucune compétence maritime, que le recruteur a quelque fois bernés, en les abreuvant d'alcool et de belles paroles, pour obtenir leur consentement. Sous l'Empire, ce peut être encore des étrangers, parfois même des prisonniers que l'on va chercher sur des navires capturés.

En revanche, la guerre de course fournit une occasion aux armateurs pour promouvoir leurs fils, leurs neveux, leurs cousins, ou encore ceux de leurs amis.

Ces jeunes gens de bonne famille, parfois âgés de 17 à 20 ans seulement, se retrouvent engagés comme officiers volontaires pour composer l'état-major du bâtiment. Ils y font leur expérience de la mer, y apprennent le commandement, espèrent se distinguer et gagner avantageusement leur part de butin. Les plus méritants d'entre eux deviendront alors capitaines d'autres navires corsaires. Les motivations de ces équipages sont diverses. Il s'agit bien entendu de laver les affronts infligés par la Perfide Albion, mais surtout, pour beaucoup, de survivre économiquement pendant la durée de la guerre. L'appât du gain peut aussi les inciter à s'engager, car chaque corsaire, du capitaine au simple mousse, rêve de faire fortune.

Tous ces hommes se retrouvent donc sur un bâtiment pour former un équipage, sous le commandement d'un capitaine choisi par l'armateur, souvent un homme de sa famille, en qui il place toute sa confiance. Cela peut être un fils, un frère, un beau-frère, ou encore un neveu ou un cousin. En temps de paix, la moyenne d'âge des capitaines terre-neuvas est de 39 ans. En temps de guerre, celle des corsaires est de 37 ans, ce qui ne les distingue guère des terre-neuvas. Le plus âgé des 110 capitaines corsaires connus entre 1744 et 1815, François Martin, a 64 ans ; il est venu de Saint-Malo pour commander la *Françoise du Lac*, en 1744. Comparativement, les frères Lévesque paraissent bien jeunes : Jean Beaubriand-Lévesque a 25 ans, André La Souquetière-Lévesque 22 et Antoine Lévesque vraisemblablement moins. En principe, il faut avoir au moins 25 ans et avoir accompli deux campagnes de trois mois sur les vaisseaux du roi pour pouvoir devenir capitaine. Dans la réalité, il n'est pas très difficile d'obtenir l'autorisation de commander un corsaire, surtout un petit, même si l'on n'a pas été reçu capitaine. En 1746, le roi Louis XV rappelle à l'Amiral de France qu'il autorise tous les négociants qui arment des bâtiments inférieurs à 50 tonneaux à en donner le commandement à des mariniers ou des matelots, sans les soumettre à aucun examen. En temps de guerre, il faut bien assouplir les règlements et accepter tous les candidats motivés dans l'intérêt de l'État.

Profitant de l'opportunité, quelques jeunes tentent l'aventure : en 1747, le matelot François Fillastre a 23 ans lorsqu'il commande l'*Entreprenant*, un petit bâtiment de 8 tx, tandis que l'officier volontaire Jean Baptiste Hugon en a 24 quand il conduit un autre petit bateau de 12 tx, l'*Huitre* ; l'année suivante, un autre volontaire, Philippe Teurterie, n'a que 20 ans lorsqu'il prend le commandement du *Zélande* de 45 tx, armé par son père.

Lorsque le navire appareille, le spectacle est impressionnant :

– c'est *un village*. L'équipage est considérable : plus de 300 hommes, parfois, y vivent ensemble, amassés dans un espace réduit, puant, toujours humide, où la

promiscuité et l'absence totale d'hygiène sévissent pleinement... sans parler des parasites qui embarquent à l'insu de tous ;

– c'est un « *garde-manger flottant* ». La nourriture emportée est importante : du lard, du pain, des œufs, des légumes, de l'eau, mais comme la plupart de ces aliments se corrompent très vite en mer, on emmène alors également du cidre, du vin, de l'eau-de-vie, et aussi des animaux vivants, que l'on se réserve comme nourriture fraîche à bord : des vaches, des moutons, des poules, des canards, qu'on réunit tant bien que mal sur le pont, sans oublier la nourriture pour tous ces animaux vivants ;

– c'est un « *chantier naval* ». Les artisans y sont nombreux pour faire face à toute sorte de problème technique : des charpentiers, des calfats, des voiliers, des poulieus... ;

– c'est un *navire de guerre*, plus ou moins bien armé, avec plus ou moins de canons et de pierriers. C'est plus souvent du calibre moyen que du gros calibre. Le but est d'attaquer les bâtiments ennemis pour s'en emparer. À cet effet, on a embarqué des soldats, souvent des déserteurs de l'armée de terre ; si ce n'est pas le cas, ce sont tous les hommes à bord qui doivent se servir des armes pour défendre le navire ou bien pour en attaquer un autre.

– c'est aussi une *école militaire*. Tous les nouveaux venus reçoivent une formation accélérée au début de la campagne en mer, pour apprendre le maniement des armes et des canons, avant de se rendre sur la zone de chasse. Ce n'est qu'après cet entraînement nécessaire que le navire peut se rendre sur une zone de chasse pour y guetter une proie.

– enfin, c'est une « *ruche* » quand tout le monde s'active à son poste, parce l'on est attaqué par l'ennemi, et qu'il faut se défendre, ou bien fuir.

Le quotidien de ces hommes à bord paraît bien singulier. Le travail leur semble bien moins fatigant qu'une campagne de pêche à Terre-Neuve, où l'on n'a que 4 à 5 heures de repos pour dormir. Sur un corsaire, s'il est nécessaire de se rendre rapidement sur une zone de chasse, il faut ensuite attendre la rencontre de l'ennemi. C'est uniquement quand il chasse ou qu'il combat, qu'un corsaire devient productif. Cette attente peut durer longtemps, surtout qu'une minorité de l'équipage suffit aux manœuvres de la navigation : seulement 10 % de l'équipage sur une frégate. Si cette attente, faite d'oisiveté et de frustration, se prolonge trop, cela peut devenir insupportable et engendrer des mutineries, toujours difficiles à contenir. C'est précisément ce qui arrive en 1705 à la *Suzanne*, au large du Portugal. Une partie de l'équipage, comprenant des matelots, mais aussi des membres de la maistrance et des officiers-majors, profite d'une escale pour se rebeller contre le capitaine. On peut mettre cette révolte sur le compte de la fatigue du voyage – deux mois et demi de croisière

déjà effectués –, mais aussi sur le compte de la déception de n'avoir réussi qu'une seule prise, le manque de vivres, le désœuvrement et le découragement. C'est sans doute pour ces raisons que cette mutinerie ne sera d'ailleurs pas punie.

Pour éviter ce genre de mésaventure, il convient de capturer un navire ennemi au plus vite et, si possible, un bâtiment portant une riche cargaison. Force est toutefois de constater que les corsaires se contentent parfois de bien petites prises : il faut en effet calmer les matelots, mais aussi l'armateur et les actionnaires qui entendent bien rentrer rapidement et sûrement dans leurs frais. La tactique pour capturer est toujours la même : il s'agit d'approcher le plus avantageusement possible l'ennemi, généralement par la ruse – on hisse le pavillon de l'ennemi pour endormir sa confiance, ou on profite de la nuit pour s'en approcher. On essaie ensuite d'amariner son bâtiment sans trop l'abîmer, pour ne pas amoindrir sa valeur marchande. Lorsque l'adversaire réalise qu'il est attaqué par un corsaire, deux possibilités s'offrent à lui : soit résister, s'il pense pouvoir lutter à armes égales, soit s'enfuir, s'il en est encore temps. En réalité, les échanges de coups de feu sont rares : 10 à 15 % seulement des captures se font avec combat, par conséquent 85 à 90 % des prises se font sans même une fusillade. En général, une simple intimidation suffit à dissuader l'ennemi de se défendre et de fuir. Il se rend, sans opposer de résistance. En effet, il n'est pas facile pour un navire conçu pour la charge, donc large, profond et lourd, d'échapper à un navire corsaire, bâti pour la vitesse.

Quant aux abordages, ils sont plutôt exceptionnels. Sur les 238 prises retenues, pour lesquelles les circonstances de la capture sont bien détaillées, deux seulement se sont produits, dont un sans combat. Il convient cependant de préciser que lorsqu'une lutte est engagée entre des bâtiments ennemis, les combats peuvent être extrêmement violents, comme le prouvent les rapports de prises. L'on y déplore les blessures et les morts lorsque les navires échangent de nombreux coups de canons. C'est dans ces circonstances que les capitaines La Souquetière-Lévesque et Dry de la Turbotière perdent une de leurs jambes. D'autres y laissent leurs bras. Généralement, les blessés ne doivent leur salut qu'à leur forte constitution physique et à la chance, car les soins prodigués par le chirurgien du bord nous laissent aujourd'hui pantois. L'exemple de la *Françoise du Lac*, une goélette de 30 tx, suffit à démontrer la violence de ces combats et cette chance qui semblait sourire à certains blessés. En 1744, elle est violemment attaquée par des Anglais, avant d'être capturée. À son bord, se trouve un lieutenant de dix-huit ans, Georges-René Pléville Le Pelley, celui-là même qui deviendra amiral et ministre de la Marine sous le Premier Empire. Des deux côtés, on tire plusieurs bordées de canons. Dans ses mémoires, Pléville Le Pelley précise qu'il était déjà blessé au bras gauche par une mitraille et à la jambe gauche par une balle de fusil, lorsqu'un boulet ramé emporta sa jambe droite,

avant de « couper » aussi un autre officier en deux. C'est seulement après le quart d'heure de pillage que le chirurgien s'occupa de lui tant bien que mal. Il lui fit sommairement un garrot avec une spatule que Pléville Le Pelley dut lui même tenir. Il prit alors un couteau pour couper les chairs meurtries et une scie pour scier les os. Évidemment, on n'utilise ni anesthésiant, ni antiseptique. On saoule l'amputé avec du punch et du flip pour l'aider à supporter les douleurs, pendant les onze journées nécessaires pour arriver en Angleterre. Pour l'anecdote, notons qu'à vingt ans et à trente-trois ans, la jambe de bois, qu'on lui a confectionnée par la suite, fut de nouveau emportée par un canon.

Cette histoire met clairement en lumière la violence de certains combats, mais aussi la chance incroyable dont le Granvillais bénéficie. Il s'en sort plutôt bien, en tout cas mieux qu'en 1747 Mathieu Delarue, capitaine du *Thamas Koulikan*. Au cours d'un violent combat livré contre un vaisseau anglais plus puissant, il a le visage broyé par un boulet qui lui arrache la mâchoire et lui crève les yeux, tandis que son second, Jacques Mulot – également son beau-frère –, perd ses deux bras. Aveugle et muet, nourri à l'aide d'un entonnoir, Mathieu Delarue vivra encore pourtant pendant vingt ans. On l'appelle dès lors *Face d'Argent*, en raison du masque métallique qu'il porte désormais pour cacher sa cruelle difformité.

232

Malgré cette violence, les combats restent rares, comme nous l'avons vu. Devant ce faible pourcentage, l'on peut même s'interroger sur les dangers réellement encourus par les corsaires au cours de leurs campagnes. Est-ce à dire que la vie de corsaire semblait tranquille ? Certainement pas. La prosopographie de plusieurs centaines d'hommes montre que les dangers étaient bien réels, mais que leur nature différait sensiblement de celle que l'on imagine de nos jours.

Sur un total de 1350 hommes pris en considération entre 1706 et 1815, seulement 2 % ont été tués au combat, tandis que 5 % sont morts noyés ou portés disparus. Parmi eux, se trouvent de nombreux hommes d'équipage du *Granville*, une grosse frégate de 530 tx qui explose dans un combat contre une frégate anglaise, en 1757, parce que le feu a pris accidentellement dans la soute aux poudres. Sur les 316 hommes embarqués, on ne compte que 4 survivants. L'armateur Quinette de la Hogue perd ainsi simultanément son navire, sa fortune, et surtout son fils, qui commandait la frégate. Mais que l'on ne s'y trompe pas : l'horreur inspirée par cette mésaventure accidentelle ne doit pas nous faire oublier le faible pourcentage de morts. L'on ne meurt pas davantage en embarquant sur un corsaire que sur un terre-neuvier, où les conditions de travail sont extrêmement éprouvantes. Quant aux naufrages, il n'est pas démontré que les corsaires sombrent davantage que les morutiers en campagne à Terre-Neuve. En revanche, sur les 1350 hommes pris en considération, 57 % d'entre eux ont été capturés. Si l'on met tous ces résultats en perspective, l'on

arrive au résultat suivant : 36 % seulement des 1350 hommes engagés à bord d'un corsaire entre 1702 et 1815 ont pu échapper à la mort ou à la prison. Ce taux descend même à 30 % sous la Révolution et à 20 % sous l'Empire. C'est dire si le danger était réel.

À l'évidence, le plus grand risque pour les corsaires, c'était la capture et ses conséquences. Si au xvii^e siècle, la captivité ne durait que quelques semaines, il en fut tout autrement à partir de la deuxième moitié du xviii^e siècle, puisque de nombreux prisonniers furent retenus dans les prisons anglaises jusqu'à la fin du conflit. Sous la Révolution et l'Empire, la durée de captivité dépassait très souvent les 10 ans. Si certains prisonniers, comme les officiers majors, ont pu bénéficier de traitements de faveur, d'autres ont connu les pires souffrances dans d'infâmes forteresses ou sur des pontons répugnants, et y ont laissé leur vie. Au retour de la paix, beaucoup d'hommes sont revenus très éprouvés, au point de mourir dans les hôpitaux français, quelques jours après leur arrivée.

Quant aux évasions, leur rareté les rend exceptionnelles : une lors de la guerre de Succession d'Autriche, 5 pendant les guerres de la Révolution, et une seule sous l'Empire. Au total, cela fait 6 évasions réussies sur les 777 captivités observées dans la liste des 1350 Granvillais étudiés, soit 0,7 %. L'un d'entre eux, le capitaine Thomas Yon, parvient malgré tout à échapper quatre fois aux Anglais. Son histoire héroïque force l'admiration, car son obstination à refuser l'adversité, et sa force de caractère hors du commun l'ont toujours tiré des situations difficiles.

Quel regard peut-on alors jeter sur la vie d'un matelot corsaire ? D'une manière générale, le destin des équipages corsaires n'était pas heureux. Si une dizaine de capitaines corsaires ont vu leurs actions récompensées par des épées d'honneurs, si une bonne partie des officiers ont pu gagner des parts de prises importantes, bon nombre de matelots n'y ont trouvé que la misère et le manque de considération. Les mauvais traitements ne provenaient pas seulement des gardiens de prisons anglaises lorsqu'ils étaient prisonniers. Ils étaient malheureusement trop souvent le fait des armateurs et de certains capitaines, qui profitaient cruellement et honteusement de cette misère pour les exploiter davantage encore. Quant aux secours financiers adressés par l'État aux nombreux matelots blessés et traumatisés à la suite d'une campagne malheureuse ou d'une détention particulièrement éprouvante, ils furent malheureusement trop peu nombreux et trop peu importants. De temps à autre, l'on accordait des gratifications ou des pensions. Toutefois, sous l'Ancien Régime, une pension n'était pas un droit, mais seulement une grâce, que l'on voulait bien accorder à certains marins méritants. La Révolution entendit bien changer cette situation mais, faute d'argent, elle ne fit guère mieux.

Au terme de cette étude, des questions demeurent. Elles concernent principalement les gains et les pertes, la rentabilité de la course. Paradoxalement, ces thèmes sont d'une manière générale les mieux connus dans les autres ports français depuis les travaux d'historiens comme Jean Meyer, André Lespagnol et Patrick Villiers qui ont su faire avancer l'étude de la guerre de course du point économique. À Granville, rien de tel : dans bien des cas, ces interrogations d'ordre économique resteront donc sans réponses, puisque les archives de l'Amirauté granvillaise ont disparu. L'étude sociale de l'activité corsaire s'avère plus aisée à mener, grâce aux archives de l'Inscription maritime, encore conservées aux Archives de la Défense à Cherbourg. Il est permis pourtant d'espérer, car le hasard fournira peut-être un jour l'occasion de trouver des documents du plus grand intérêt, cachés dans quelques registres d'archives méconnus, ou chez des particuliers. Ceci permettrait assurément de hisser à nouveau les voiles pour écrire un nouveau chapitre de l'histoire maritime des corsaires de la Manche.