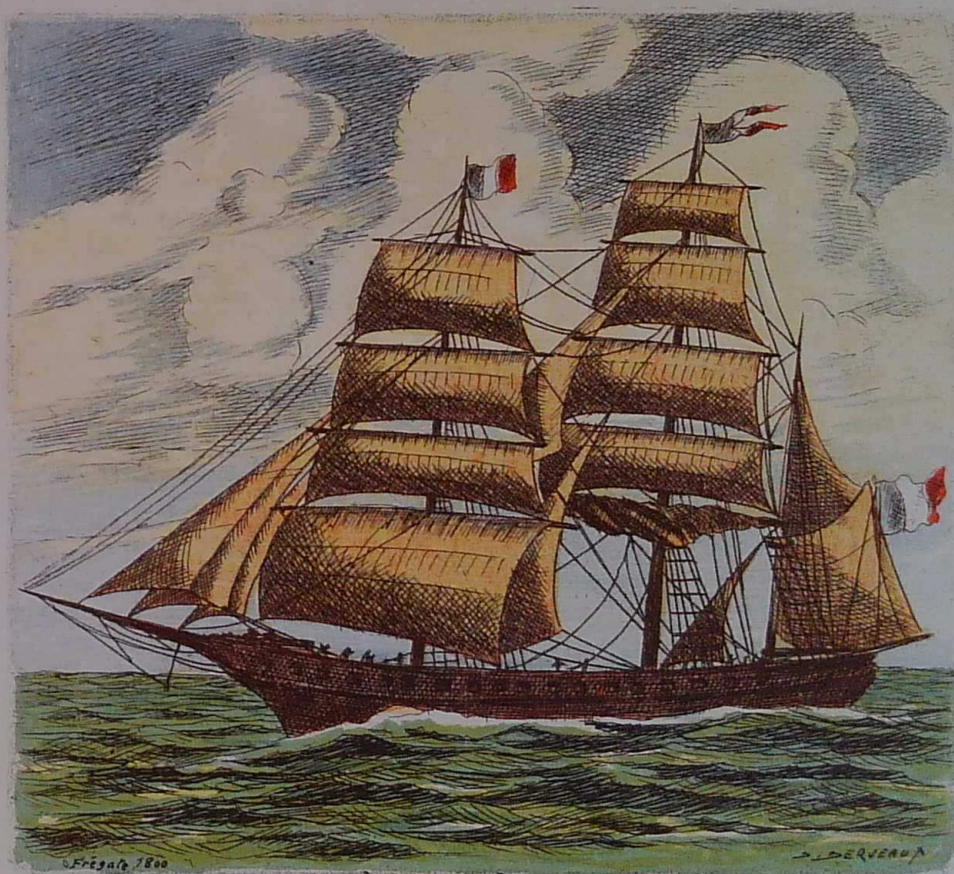


DANIEL DERVEAUX
LAURÉAT DE L'INSTITUT

FASTES MARINS
DE LA
CITÉ CORSAIRE



ILLUSTRÉ DE 38 LITHOFORTES

AUX EDITIONS D'ART DERVEAUX
SAINT-MALO

DANIEL DERVEAUX
LAURÉAT DE L'INSTITUT

FASTES MARINS
DE LA
CITÉ CORSAIRE

AU PAYS DES DERNIERS GRANDS VOILIERS
RIVALITÉS NAVALES D'ESCADRES VOILIÈRES
LES VOYAGES A LA DÉCOUVERTE
LA COURSE

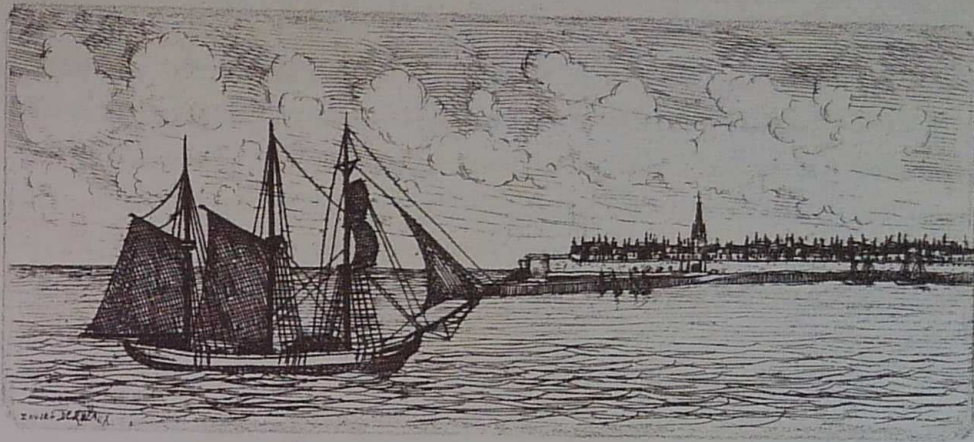
ILLUSTRÉ DE 38 LITHOFORTES



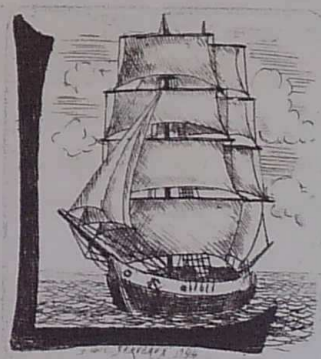
A SAINT-MALO
AUX EDITIONS D'ART DERVEAUX
MCMXLIV

AU PAYS DES DERNIERS

GRANDS VOILIERS



LES DERNIERS GRANDS VOILIERS



es déménagements ont parfois des suites curieuses. Les ont connues ceux qui, comme moi, dans la Cité-Corsaire, ont remué leurs souvenirs pour leur donner de l'air, du mouvement et... cet additif imprévu.

C'est un vieux coffre de marin en bois des îles, à l'allure de cercueil, celui de mon aïeul paternel, tout plein encore d'odeurs tahitiennes qui a déclanché toute cette féerie marine où je baigne.

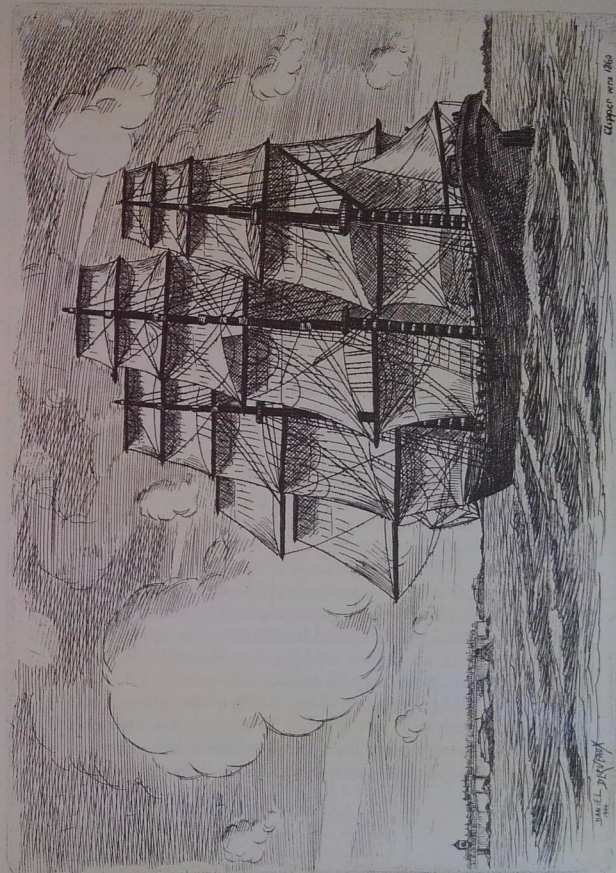
Coraux, coquillages, monnaies cauris, armes indigènes, photos jaunies de naturels de Papeete,

de Nouméa, pièces militaires, diplômes de canonier-premier pointeur, de maître-charpentier, vieux papiers parlant du premier clocher de Nouméa, du cercueil extraordinaire de la reine Pomaré IV, de la rivalité culturelle anglicano-française, ont évoqué pour moi la grande fresque de notre épopée coloniale.

Les découvertes de nos hardis marins, les luttes de nos colons, les hauts et les bas de notre marine de guerre, ceux de notre commerce maritime étaient enclos dans ce bois fidèlement odorant. J'y retrouvais nos vieilles gloires d'outre-mer, mêlées à la poésie exotique de nos conteurs. De Lorient aux îles polynésiennes, sur le livret de l'aïeul, je pointais les escales nombreuses tout au long des huit mois de navigation. Par la magie du *Mariage de Loti*, j'abordais au paradis retrouvé, le charme des tropiques m'accueillait avec sa vie libre et belle, ses indigènes nus de corps et d'esprit, dans l'éblouissement de cette découverte : une terre sans âge et sans passions. La mer m'était révélée par cette épave de la marine à voile : un coffre, et dans le lieu le plus propice à de telles révélations, dans le dernier refuge des derniers grands voiliers : Saint-Malo !

C'est dans ce cadre incomparable, que j'ai pu évoquer la dernière époque de la voile, la plus belle peut-être pour le plaisir des yeux : l'ère des cutters, des clippers, dont l'éclat fut tel, qu'elle est restée l'époque type de la navigation voilière.

Supplantant la machine à vapeur encore imparfaitement au point vers 1850, ces modernes voiliers,



infiniment plus stables et résistants que leurs devanciers par l'apport du fer à la coque et aux mâts, sillonnèrent les mers à des vitesses vertigineuses. Véritables nuages flottants, ils furent la parure des ports et mers de Chine, d'Amérique, d'Angleterre et de France, où ils trafiquaient de thé, de blé, de laine et de métaux.

On vit alors des quatre et même des cinq mâts de 2.500 à 4.500 tonnes qui atteignaient, grâce à un ralingage en fil d'acier, la vitesse de 15 nœuds, magnifique performance qui n'était dépassée que par la valeur des capitaines et des équipages, admirablement doués, rompus à une lutte constante contre les vents contraires, à une savante manœuvre des voiles dans les hunes.

Le XX^e siècle ne connaît pas encore la disparition totale de ces navires et de ces hommes, dont le carré va s'amenuisant, il est vrai, chaque jour, jusqu'à n'être guère plus grand que la cité qui s'obstine à les conserver, après avoir cessé de les enfanter.

Grâces soient rendues à Saint-Malo, capitale des Terre-Neuvas, qui a conservé ses trois-mâts, symboles des grands départs, comme elle a conservé en ses murs, son parfum d'origine, fidèle à son passé d'aventure et de luttes.

Grâces soient rendues à Saint-Malo, cité de la voile, pour nous avoir gardé la poésie de la mer, cette poésie qui a dû naître dès que le premier triangle de toile eut entraîné l'homme vers des ailleurs dont il avait la nostalgie.

Dans les rafales qui vous courbent sur les remparts, n'entendez-vous pas au milieu des halètements, des sifflements du vent, les échos des batailles navales, le bruit des canonnades, les cris de mort, les cris de triomphe des corsaires ? Dans l'imperceptible pluie qui brouillasse les lointains, mélangeant mer et ciel, ne voyez-vous pas surgir, du vaisseau fantôme de la légende, les héros fabuleux qui le montent ?

Dans les rues tortueuses, par les quais encombrés de marchandises salées, boucanées, n'exhale-t-elle pas toujours cette pénétrante odeur de goudron, de saumure, ces relents de poste d'équipage. Ne récite-t-elle pas toujours son turbulent peuple pêcheur, ses commerçants, marins aussi bien par la casquette, le vocabulaire, que par la résidence élevée, où l'on s'aide — dans l'escalier comme dans les hunes, de cordages à gros nœuds ?

Et quel port a-t-il plus d'allure, lorsqu'en automne, une forêt de mâts flanque ses remparts, clamant sa foi dans la morue, malgré la crise de l'armement, le discrédit français sur cette « pitance de trouper », la concurrence des Norvégiens, des Anglais et des Américains mieux outillés, et la perte du principal client : le Portugal, aux vins de qui la France, maladroitement, a fermé ses portes, entraînant mesure similaire à l'égard de la morue.

Forcé d'appareiller pour un lieu d'accueil, j'ai eu cette chance de jeter l'ancre parmi le peuple des terre-neuvas, ces descendants directs des corsaires de jadis. C'est parmi eux, que j'ai pu

remplir ces feuillets extraits des livres de bord des corsaires, des livres de comptes des armateurs, authentiques trésors qui sommeillent encore dans tant de caves malouines !

A prendre quelques bolées dans les villages des bords de la Rance, dans les cantons limitrophes des Côtes-du-Nord, la région malouine et cancalaise, on reste surpris de cette faculté des habitants : pêcheurs-agriculteurs, jardiniers-marins. Tel qui tend à présent sa cordée de petits pois, a tenu sa ligne quarante étés dans les brumes du Grand Nord. Tel qui charge sa charrette et commande à son cheval, a commandé quarante campagnes durant le chargement des doris au pays des banquises.

Capitaines, maîtres au cabotage, saleurs aux mains parcheminées, représentants d'un métier sévère dont ils vivent chichement, vous diront dans leur savoureux patois haut-breton, leurs souvenirs du temps qu'ils peinaient dur pour gagner leur pension, de l'état de mousse à celui de capitaine.

Chaque Septembre, vous diront-ils, nous revoyait remettre sac à terre pour emblaver, soigner la terre, faire le cidre nouveau, dans la douceur renouvelée des nuits au lit, des matins sans réveil brutal, dans la paix du foyer, dorlotés par la femme, amusant les gosses d'histoires du Banc.

Ils vous confieront en dernier lieu, comme celui-ci : « Le capitaine a passé la dernière semaine, l'veut que j'remette ça... j'en avais marre, mais l'y a les gosses, la femme, bien sûr, ne demanderait

pas mieux que j'reste, mais lui faut de l'argent, la vie est chère. J'ai signé... on a bu, l'capitaine a réglé, l'touchera sa prime, mais l'est chic, un brave type. J'aime mieux continuer cela avec lui, faut pas changer. » Et les yeux vagues, comme s'il était repris par la vision de là-bas, il vous quittera, quittera les amis d'hiver de l'auberge, comme il quittera sa femme, ses enfants le grand jour : « faut que j'aïlle, demain, c'est la revue... » éprouvera-t-il tout au plus le besoin d'expliquer.

Répétition des grands départs, la revue était assez joyeuse pour le terre-neuvier, qui amenait sa famille à Saint-Malo. Plus triste était le jour du Pardon, malgré la retraite aux torches, au son du clairon et des roulements de tambours, malgré la clique des corsaires malouins, malgré la foule de touristes noircissant les remparts, les quais, pour assister à la bénédiction des goélettes en partance.

La veille, il avait enfourné dans une carriole le matelas et la paille, les oreillers et les couvertures, un tonnelet de cidre, et le grand coffre à naïve décoration de fleurs, aujourd'hui solidement amarré dans le poste d'équipage.

A présent seul, sur le pont, revêtu de la combinaison toute neuve, parmi les copains, ayant encore aux lèvres le goût de la dernière bolée prise avec la femme et les gosses qui, sûrement, sont là à cacher leur tristesse dans l'anonyme grouillement de la jetée, le terre-neuvier contemple le fond grandiose de son drame annuel : les îles, les Bés, la rade, les remparts, et la mer qui l'attend...

VIII



Mieux qu'avec les musiques, les fanfares militaires qui retentissent de tous côtés, son état d'esprit est proche de la minute où le geste lent de l'archevêque bénit les trois-mâts, par-dessus les bannières et les pavois, dans la profonde émotion d'un *De Profundis* entonné par les maîtrises de la Cathédrale et de Saint-Servan.

Si la flottille qui se réduit chaque année est la dernière à présenter des grands voiliers, il est, lui, le dernier des corsaires, un corsaire anonyme qui luttera obscurément contre la cruauté d'un climat et d'un métier d'enfer. L'eau, le froid, le sel le poursuivront implacablement au long des jours, et jusqu'au milieu des nuits où la mer cogne, roule, hurle, jetant sa présence dans le poste inondé, ne supportant pas que les fatigues s'oublient dans le sommeil.

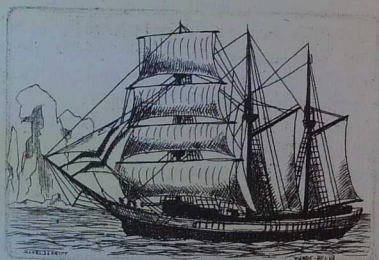
Six mois arc-bouté le long du bordage, dans la brume glacée, à haler la ligne sans fin, la ligne dont le poids scie la chair des doigts mal protégés de cuir, six mois à manœuvrer, carguer, couper, saler sous une mer qui vous retombe dessus, vous crache au visage, vous le gèle, le craquelle, vous brûle les yeux et la chair vive des ongles arrachés par un travail de forçat.

Six mois de soupes aux têtes de morues refroidies par l'embrun, de biscuits et de lard, six mois de sommeil d'assommer, d'isolement physique et moral, dans la fatigue et la négligence du corps. Six mois à compter les jours et les pertitions corps et biens, à ne connaître comme oubli ou souvenance, que l'âcre saveur de l'eau-de-vie de cidre...

Quarante campagnes qui ne sont que quarante pardons pour les terriens, quarante campagnes dans le froid et la faim, dans la nuit blanche sans confins, parmi l'abordage des icebergs, le fracas des banquises, maudissant l'univers dans la tragédie hallucinante d'une envie de femme grosse : « des fruits... du vert! ».

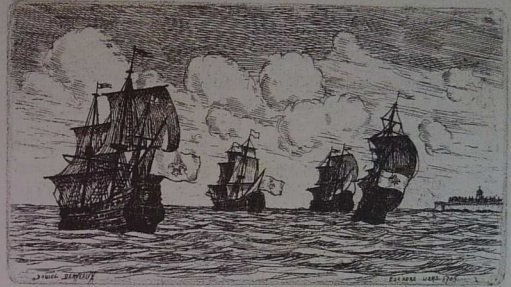
Les voilà, les derniers voiliers, les derniers corsaires! N'est-ce pas qu'ils sont beaux et dignes de leurs aînés? Vivant double hiver sans connaître la douceur des étés à terre, sans connaître l'enivrement des captures, le triomphe des retours glorieux, n'est-ce pas qu'ils sont dignes d'entrer, pour le clore, dans le grand cycle de l'aventure marine, toutes voiles dehors...

LA BASCHOIS-LA CHESNAVE,
SAINT-PIERRE-DE-PL ESGUEN,
31 MARS 1944.

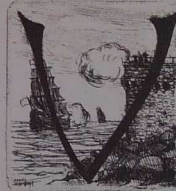


FASTES MARINS DE LA

CITE CORSAIRE



RIVALITÉS D'ESCADRES VOILIÈRES



VAISSEAU amiral au centre arrière de son escadre en ligne de combat, Saint-Malo et son archipel défensif ne seraient-ils pas les nefs, pétrifiées, de quelque demi-dieu wiking, ayant encouru la colère d'un Olympe établi sur ces côtes paradisiaques ?

Assurément, le premier Malouin ne put être autre chose qu'un marin qui, pour crier « terre ! », dut attendre que ses morts eussent engraisé l'îlot rocheux. Son esprit chatouilleux de premier occu-

pant lui inspira-t-il l'habituel écriteau « chien méchant ? ». Sa première devise, en tous cas, est explicite : *Cave canem !* Peut-être prévoyait-il par là, qu'il aurait à disputer quelque jour les os de son saint patron aux gens de Saintes.

Il est probable que ses héritiers ne perdirent pas une parcelle de ces vertus, de ces heureuses dispositions d'esprit, à entendre le jugement, dénué de toute bienveillance, que les Anglais au début du XV^e siècle portaient sur eux : « les gens de Saint-Malo sont les plus grands voleurs et les plus grands filous qui aient existé sur la mer depuis de nombreuses années. Ce que nos marchands ont acheté très cher, ils n'ont pas craint de s'emparer par la force et la ruse en quantité considérable ; ces pillards naviguaient même, quelquefois, sous de fausses couleurs. »

Sans admettre entièrement d'aussi graves accusations, il faut bien concéder aux gens d'outre-Manche, qu'ils n'étaient pas épargnés par les Malouins. Marins vivant plus en guerriers qu'en pêcheurs, ces derniers voyaient dans l'Anglais, bien plus un rival qu'une victime, en bonne ville hanséatique qu'était la leur.

L'orgueilleux dicton qui frisa souvent la valeur d'une devise : « ni Française, ni Bretonne, Malouine suis » vient encore renforcer cette assertion d'indépendance jalouse, qui ira, à la fin du XVI^e siècle, jusqu'à s'exaspérer en une république autonome, refusant à la fois l'emprise de la Ligue et la férule d'Henri IV.

Tel l'aigle dans son aire, le Malouin peut se permettre ces agissements. Marin consommé, soldat valeureux, servi géographiquement de la meilleure façon qui soit, il est assuré de l'inanité des revanches punitives.

La défense de son îlot, qui est sa constante préoccupation, s'illustrera donc, au cours des siècles, par les bastions, les remparts, les forts successifs dont il bardera la rade et la ville. En lutte contre l'homme sur mer, il lui faudra contenir aussi la fureur aveugle de cette dernière. Et la pierre continuera le roc, gagnant parfois sur l'eau, pour constituer le beau navire tout blanc qui affrontera, au rythme des marées, le choc des pulsations géantes de l'abîme émeraude.

Dès le XIII^e siècle, le port sera prospère par son commerce, participant militairement aux coups de mains sur les côtes sud de l'Angleterre en rivalité — déjà — avec la France, et les Malouins auront une telle réputation d'audace, d'habileté, qu'aux Croisades, ont les appellera les « troupes légères de la mer ».

C'est ce qui attire sur eux l'attention des Anglais, lesquels profitent de leur refus de reconnaître le duc de Bretagne Jean IV, monarque anglophile, pour venir mettre le siège devant la Cité.

Très sûr de lui, le duc de Lancastre, qui en promet les clés au duc de Bretagne, débarque en 1378 d'une flotte imposante, un corps non moins imposant : 4.000 hommes d'armes, 8.000 archers et 400 canons.

Ce premier siège de Saint-Malo, folle équipée, ne devait pas mener à grand-chose. Dans les murs, le brave Morfouace organisait la résistance, tandis qu'un autre brave, Du Guesclin, accourait de Cherbourg s'établir face à l'adversaire, avec ses troupes régulières. A chaque marée, Lancastre rembarquait

ses hommes, cependant que Du Guesclin, à chaque tentative de l'ennemi pour monter à l'assaut, descendait en ordre de bataille des hauteurs du Talard. Le jeu prit fin par un rembarquement définitif.

Les Malouins sont saufs. Mais ils n'entendent pas rester sur cette demi-victoire. Ils prennent bonne part, sous les ordres de Tanneguy du Chastel, en 1405, à l'audacieuse descente dans le port de Yarmouth.

La Guerre de Cent Ans, qui met la France à deux doigts de sa perte, leur donnera meilleure occasion encore de manifester leur patrio-



tisme. Le Mont Saint-Michel, bastion redoutable et dernier espoir des Français, est isolé, en 1424, par les Anglais qui ont investi la baie. Les Malouins arment « de leur franche volonté et à leurs propres coustes, des navires gros et menus » qu'ils mènent, le 14 Juin 1425, sous les ordres de Brient de Chateaubriand, à la victoire complète sur un ennemi dispersé et détruit.

Mais les Français, gens ingrats, semblent oublier ce haut fait, mettent, un demi-siècle plus tard, le siège devant Saint-Malo occupée par les troupes de François II de Bretagne.

Au lendemain de sa victoire de Saint-Aubin-du-Cormier, en 1488, La Trémouille, qui veut ouvrir au roi les portes de Saint-Malo, amène ses troupes dans l'anse du Trichet, aussi loin que la mer se retire. Il bat de là, avec efficacité, une muraille à laquelle les Malouins n'ont jamais pensé à attribuer une défense. Ce sera leur perte. L'audace de la Trémouille, qui laisse recouvrir à chaque marée ses canons recouverts de peaux graissées, lui permet un tir rapproché, très destructeur. La brèche s'agrandit. Force est donc aux Malouins de livrer la garnison ducale.

L'année suivante lancera cette fois les Malouins, frais émoulus français, aux côtés de l'amiral Louis de Graville et sous les ordres de Jean de Porcon, contre l'amiral breton Bizien de Kérousy. Ce dernier — on est au temps de la Guerre Folle, entre la Bretagne et la France — bloque Brest tenue par une garnison française, bientôt dégagée par la victoire royale.

Ce Jean de Porcon, sorte de condottière malouin, surnommé le Grand Porcon, est alors appelé par Charles VIII, en difficulté avec les troupes de l'empereur Maximilien qui le chassent d'Italie.

Devant Livourne, où il s'est porté, Porcon balaie la flotte vénitienne de Malipiero qui bloquait la ville, forçant par cette intervention navale l'Empereur à battre en retraite.

La rivalité de François I^{er} et de Charles-Quint, les guerres d'Italie, la guerre anglaise avec Henri VIII, occuperont encore les Malouins incorporés dans les escadres royales, où ils sauvent bien souvent plus que l'honneur, dans ce siècle où tout fut perdu, fors cela.

Une autre sorte de guerre allait bientôt s'ouvrir pour la France, ajoutant l'ennemi du dedans à l'adversaire extérieur. Les guerres de religion qui jetteront les Malouins dans le parti d'Henri III, leur attireront l'inimitié des Rochelais et de la flotte protestante.

Répondant violemment aux démonstrations par d'autres, Saint-Malo va même, en mars 1575, jusqu'à tenter un coup de main sur la flotte protestante mouillée au Chef de Baye. Mais son allié, Charles Rouault de Landréan, se fait écraser en Septembre, au cours d'une descente dans l'île de Ré, et au surplus, la « Paix de Monsieur » intervenant en 1576, arrête les hostilités.

Seize ans plus tard, elles reprennent, mettant hors de lutte la marine royale, déjà fort affaiblie par la scission de la Ligue. Devant Rouen, malgré

l'aide anglaise, l'amiral royal de Chaste est écrasé par l'amiral André de Brancas de Villars, ligueur assisté des Malouins. Succès naval qui décide de la retraite pour Henri IV, talonné par ailleurs par les troupes espagnoles d'Alexandre Farnèse.

C'est l'instant que choisit la Cité, fatiguée des luttes intestines et partisans qui désolent le royaume, pour affirmer son indépendance. Sûre de sa force et de sa position maîtresse, elle fera son 89 deux siècles avant la France, se libérant de sa garnison, massacrant son gouverneur, instituant un Sénat, se déclarant République à l'instar des grandes villes libres.

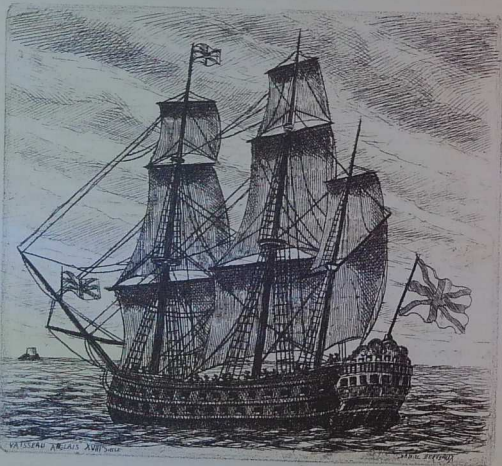
République éphémère au reste, dont les ressortissants, épris de stabilité, remettent très vite leurs pouvoirs au Béarnais reconnu roi de France.

La Bretagne restait ainsi seul fief de la Ligue, avec Mercœur à Nantes, et Fontenelle à Douarnenez. On put croire à une seconde indépendance de l'ancien duché. Les Anglo-Espagnols en profitaient pour vider leur querelle religieuse, cependant qu'au large, la flotte anglo-franco-malouine opérerait contre les Hispano-Ligueurs et les galères du Blavet.

L'Édit de Nantes, qui terminait cette lutte fratricide, ne sonnait toutefois pas la dernière affaire des Malouins en cette guerre. Ils engagent vingt vaisseaux, sous les ordres du chevalier de Razilly, aux côtés des escadres royales contre les Rochellais révoltés, leur infligeant l'échec naval de Saint-Martin-de-Ré le 26 Octobre 1622.

En 1628, le dernier épisode des guerres de religion, le siège fameux de la Rochelle, a révélé l'importance de la marine pour un Etat, et Richelieu, qui prendra en mains la grande maîtrise de la navigation et du commerce de France, fera sienne cette maxime de l'habituel amiral des Malouins, le chevalier de Razilly : « Quiconque est maître de la mer, a un grand pouvoyr sur la terre. »

Il faudra attendre néanmoins, malgré cette bonne volonté, que Colbert apparaisse, pour voir



se redresser la marine française, alors réduite à de vieux bâtiments. Sous son ministère, ce ne sont que missions en Angleterre et en Hollande pour établir un type de vaisseau modèle, sveltes de ligne, puissants de poupe. On fait appel aux artistes pour décorer l'intérieur, et surtout aux sculpteurs pour agrémenter l'extérieur : c'est l'époque des Girardon, des Puget, des Caffieri qui nous ont laissé le souvenir de magnifiques galeries de poupe.

C'était aussi l'époque où Vauban, de concert avec Colbert, remantelait les bastions des côtes de France, notamment Saint-Malo, où naissaient les forts de la Conchée, d'Harbour, Royal rendant la ville quasi imprenable.

Et la guerre sur mer reprend, pour un temps très court aux côtés des Anglais, contre les Hollandais, aux batailles de Solebay, de Schooneveldt et du Texel. A cette dernière affaire, l'alliance casse, projetant contre la France la coalition de 1674 : l'Empire, la Hollande et l'Espagne.

A la fin du siècle, la guerre de la Ligue d'Augsbourg, inaugurée par des victoires, fait connaître à la marine, en 1692, le désastre de la Hougue, où vingt-deux vaisseaux de Tourville, pourchassés après la défaite, viennent chercher asile à Saint-Malo, qui les met en sûreté à l'abri de ses estacades, de ses batteries et de ses chaloupes canonnières.

Le meilleur temps de la Course approchait pour les Malouins. La guerre d'escadre, interdite à la France par son infériorité navale, donnait naissance à la guérilla. Ce n'était pas neuf pour les

Malouins, qui pratiquaient ce genre de guerre depuis longtemps déjà, et infligeaient de ce fait des pertes sérieuses aux négociants anglais.

Ceux-ci, après plusieurs réclamations sans effets, s'adressèrent enfin, excédés, au roi-stathouder Guillaume III, déclarant tout net que le commerce anglais ne pouvait subsister, tant que la Cité Corsaire demeurerait debout. C'est donc pour en finir avec celle-ci, que les Anglais décidèrent la campagne de Novembre 1693.

Le 26 Novembre, en effet, les guetteurs de la tour Notre-Dame voyaient s'approcher une escadre arborant le pavillon blanc. Comme on attendait l'escadre française partie du Havre, on ne s'alarma pas dans la Cité. L'éveil ne fut donné que par les Anglais eux-mêmes, dont les reconnaissances, par trop près des remparts, semblèrent suspectes, amenant une riposte de l'artillerie malouine.

Déjoués, ils saccagent Cézembre et la Conchée, et, à la nuit, poussent vers Bidouane un brûlot chargé, bourré de mitraille et de poudre. N'étaient les vents avec quoi ils n'avaient pas compté, et qui échouèrent la machine sur le rocher Malo où il s'ouvrit prématurément, c'en était fait de la ville, Bidouane étant la poudrière des Corsaires.

L'épouvantable détonation qui suivit, et la pluie de mitraille, de grenades, de bombes, de carcasses de fer, de chaînes, de pistolets chargés, d'étoupe enflammée qui chut sur la ville fit croire leur dernière heure venue aux Malouins. Le lendemain, quand la mer découvrit la machine infernale,

éventrée aux pieds des remparts, ils purent se dire qu'ils l'avaient échappé belle et, pour fêter cette heureuse chose, envoyèrent aux Anglais le bilan des pertes et dégâts : « un chat tué dans une gouttière, des vitres brisées ».

Furieux de cet insuccès, les Anglais récidivent les 15 et 16 Juillet 1695 avec quinze galiotes tirant à volonté, lançant 1.600 bombes sur Saint-Malo, qui a sept maisons détruites et plusieurs centaines endommagées. L'ordre et le sang-froid de la population sauve cette fois la Cité du sinistre.

Durant ce pilonnage en règle, le fort de la Conchée, récemment terminé, puissamment armé, a gêné considérablement la flotte ennemie, qui s'est acharnée sur lui, le canonnant, y jetant des bombes, y attachant enfin deux brûlots, qui l'ont couvert de fer et de feu, sans ébranler le récent chef-d'œuvre de Vauban.

Jusqu'au bout, ses pièces casematées ont envoyé des boulets rouges aux Anglais, bientôt lassés d'une résistance aussi offensive. L'amiral Berkeley donne l'ordre de lever l'ancre, remâchant son échec qui lui coûte plus de 500 hommes, une galiote et deux vaisseaux fortement avariés.

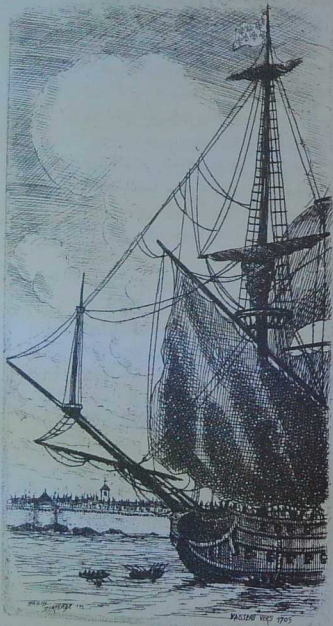
L'étoile qui se lève au ciel corsaire malouin, bien que décuplant la rage des Anglais par ses victoires, ne leur permettra pas de s'adonner, de longtemps, à une revanche sur la Cité. Duguay-Trouin, le roi des Corsaires, le mousquetaire-marin, leur donnera, durant près d'un quart de siècle, suffisamment de travail sur mer.

La Régence, elle, perdue dans la débauche et la spéculation, n'a aucun regard pour la marine, qui décline rapidement, au point de laisser nos côtes sans défense, nos colonies et notre commerce maritime sans protection. Le gouvernement suivant n'y porte pas plus d'intérêt, et il faut toute

la fermeté d'un Choiseul contre l'apathie de Louis XV, pour essayer de rénover notre flotte. Une souscription nationale — on en faisait déjà — la remonte de quinze unités, don des provinces.

Il était temps, les Anglais, encouragés par cet abandon, remettaient d'actualité leur vieux projet d'anéantissement de Saint-Malo.

Le 5 Juin 1758, cent quinze navires débarquent à la Houle-Cancale 1.500 hommes et quelques pièces de campagne. L'amiral Howe commande la flotte. Lord Marlborough commande les troupes de terre.



Marlborough assure tout d'abord ses communications en occupant Saint-Méloir, Saint-Coulomb, Paramé, puis Saint-Servan, avec 12.000 fantassins et cavaliers. Il étudie, de la Cité et du Naye, les défenses malouines, dont il constate la parfaite tenue : bourgeois et royaux sont sur leurs gardes.

Il juge sans doute trop chanceux un assaut, dans le même temps qu'il apprend l'arrivée de renforts de Normandie, car il lève bientôt le siège, pour rallier Cancale, incendiant sur sa route les magasins de la marine, les corderies du Talard, et tous les navires mouillés en Solidor, au Trichet, aux grèves de Chasles et du Val.

Ce n'était pas une victoire, ni une défaite pour les Malouins, mais des pertes financières considérables, dont la marine royale et les Corsaires se ressentirent longtemps. Néanmoins, sauve une nouvelle fois, la Cité avait fait la nique à ses mortels rivaux. Ceux-ci s'étaient remarqués sans lutte le 13 Juin 1758.

Trois mois après, les Anglais, qui ont beaucoup de suite dans les idées, réapparurent, animés d'un zèle nouveau, et pourvus surtout de plans bien précis.

Le 4 Septembre, ils établissent leur quartier général à Saint-Lunaire, occupent Dinard où ils construisent des batteries près de l'Ecluse, au Moulinet, à la Vicomté, dans l'intention croit-on de canonner Saint-Malo par-dessus l'eau.

Cette fois encore, le courage des Corsaires, qui s'embossèrent à six plus une frégate devant

Dinard, réduira à néant cette prétention. Dès que la fumée des pièces anglaises révèle leur position, une grêle de boulets et de bombes les culbute, forçant les Anglais à changer de programme s'ils veulent prendre Saint-Malo.

Le général Bligh regagne donc Saint-Lunaire avec ses troupes, d'où il cherche à rejoindre la flotte allée s'abriter dans la baie de Saint-Cast. On apprend en effet que des troupes françaises accourent de Lamballe, de Dinan, avec les milices bretonnes que lève partout le tocsin d'alarme.

De Saint-Malo, arrivent également le gouverneur de la Châtre, son régiment de Boulonnais, le bataillon de Fontenay, et deux bataillons de gardes-côtes passent à Dinard, prenant la route de Ploubalay.

D'autre part, le comte d'Aubigny, parti de Lamballe avec le régiment de Brie, le bataillon de Marande et les dragons de Marbœuf, couvrant Dinan, occupe Plouër, pousse même jusqu'à Pleurtuit le 8 Septembre.

Durant ce temps, toute cette même journée du 8, le brave Rioust de Villers-Audrains empêche, avec ses quelques paysans, par une fusillade meurtrière, les Anglais de franchir l'Arguenon au gué du Guildo. Le lendemain seulement, ceux-ci peuvent passer par celui de Quatre-Vaux, qu'un traître leur indique, mais trop tard de vingt-quatre heures, car d'Aubigny et la Châtre, se rejoignant au Guildo, le duc d'Aiguillon, gouverneur de Bretagne s'approchant de Saint-Potan, le cercle se referme sur eux, implacablement.

Le 10 Septembre, les Anglais, au sortir de Matignon, échangent des coups de feu avec nos éclaireurs et, dès le 11 au matin, commencent à se rembarquer sous la protection des troupes d'élite.

Ces dernières, sacrifiées, ne peuvent en faire autant. Malgré les frégates tirant à mitraille, les troupes françaises royales et les miliciens, fonçant au pas de charge, font un carnage effroyable des trois mille restants, n'accordant quartier qu'au tiers à peine des malheureuses troupes abandonnées.

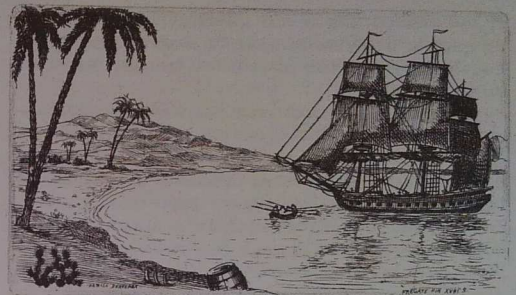
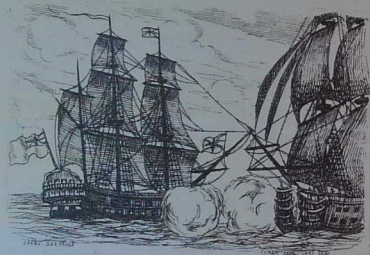
Ainsi échoua, lamentablement, dans une défaite sans précédent, le dernier coup de main de la puissance navale anglaise contre Saint-Malo, nid de corsaires.

Le petit peuple marin, bien abrité des coups de son ennemi traditionnel, après lui avoir tant fait subir de pertes, le voyait renoncer définitivement à prendre sa revanche. Cinq sièges résumaient l'histoire de cette lutte sans merci. Cinq sièges où la petite hermine de Saint-Malo avait eu raison du léopard britannique.

Jusqu'à la Révolution et l'Empire, Saint-Malo ne devait plus, en effet, jouer grand rôle dans la rivalité d'escadre anglo-française des mers d'Europe. Sans doute, Suffren et d'Estaing ne furent pas sans utiliser des Malouins dans leurs campagnes des Indes et d'Amérique, belles campagnes qui replaçaient, par le traité de Versailles, notre pavillon de façon fort honorable sur les mers. Mais l'activité malouine sera, désormais, celle de corsaires militarisés.

La célèbre bataille de Trafalgar, qui sonna le glas de notre marine de guerre impériale, voit encore les Malouins s'illustrer avec le commandant de la troisième escadre, l'amiral Magon, qui tombe héroïquement à bord de *l'Algésiras*, vaisseau amiral, engagé au centre de l'action.

C'est la dernière grande figure malouine des combats navals d'escadres à voiles qui disparaît avec lui.



VOYAGES A LA DÉCOUVERTE



SAINT-MALO, cinquième partie du monde! Telle était l'affirmation des Malouins à l'époque de la prospérité du commerce interlope.

Affirmation prétentieuse? non pas. Cet îlot contenait, dans son exigüité fortifiée, un monde par les produits, les races, les appétits qui s'y coudoyaient. Ville hanséatique, république de marchands à l'image de Bruges, de Venise, avec sa flotte de guerre, ses navires de commerce, ses entrepôts, ses magasins

et son arsenal, son trésor finançait les expéditions de guerre, de commerce, et de découverte, tandis que son peuple fournissait les marins, les capitaines renommés.

Les Croisades, qui sont à la base du développement de la civilisation, par l'interpénétration latine, grecque et musulmane, marque aussi le point de départ des grandes navigations. Jusque là, les navires longeaient les côtes, traversaient les bras de mer, mais ne s'aventuraient, à aucun prix, en dehors des chemins connus. Marco Polo, qui ouvre l'ère des lointains voyages, stimule l'émulation des Malouins, renommés déjà « troupes légères de la mer ».

Ils n'ont pas perdu ce titre en 1499, où Louis XII les envoie sous les ordres de Jean de Porcon, avec seize vaisseaux royaux, quatre galères, et deux brigantins, sur les côtes de Grèce, à l'aide des Chevaliers de Rhodes et des Vénitiens, attaqués par les Turcs.

La flotte d'Antonio Grimani, de 173 voiles, pliait dangereusement sous la pression des 260 bâtiments du capoudan-pacha Daud, lequel essayait de joindre les troupes turques assiégeant Lépante.

Le 18 Août, l'escadre française paraît, et Jean de Porcon qui commande *la Charente*, nef de 200 canons et 1.200 hommes d'équipage, n'hésite pas à se jeter contre le capoudan-pacha qui sort de la rade de Navarin, le forçant à reculer à son tour. La mollesse des Vénitiens ne lui permet toutefois pas de tirer parti de ce succès, et Lépante n'est pas dégagée.

Anne de Bretagne, qui ne veut pas admettre d'en rester là, arme plusieurs divisions navales dont celle du Petit et du Grand Porcon, pour attaquer les avenues des Dardanelles. Le 26 Octobre 1501, nos deux Malouins tombent en essayant d'enlever, enseignes au vent, la place forte de Mytilène, l'un emporté par un boulet, l'autre la gorge traversée par un coup de pique. Ce dernier, Jean, le Grand Porcon, rembarqué après l'échec du siège, meurt en route et est enterré à Chio, aux côtés d'un autre patriote : Jacques Cœur, mort au siècle suivant, en combattant aussi le Croissant.

Cette lutte contre les Barbaresques qui continuent à brimer leurs navires marchands, émoussille les Malouins. A l'instar des Génois, des Espagnols et des Portugais, ils vont aller chercher des débouchés nouveaux aux terres nouvelles.

Le 20 Avril 1534, Jacques Cartier quitte Saint-Malo avec mission de découvrir « aux terres neuves certaines isles et pays où l'on dit qu'il se doit trouver grant quantité d'or ». Avec deux bâtiments légers, il cingle vers Terre-Neuve, déjà connue de ses marins, pénètre dans la baie du Saint-Laurent par le détroit de Belle-Isle, parsème de noms bretons la côte du Labrador, reconnaît la baie des Chaleurs, et croit trouver dans un détroit qu'il nomme Saint-Pierre, le passage recherché vers la Chine. Il revient en France faire part de ses découvertes, ramenant deux indiens qu'il a pris à Gaspé.

Le 16 Mai 1535, dimanche de la Pentecôte, Jacques Cartier, ayant ouï messe solennelle à la

cathédrale, été béni par Monseigneur de Saint-Malo François Boyer, s'apprête à un second départ. Le 19, il prend la mer sur *la Grande Hermine* battant son pavillon, nef de 120 tonneaux, montée de marins et officiers du pays malouin, parmi lesquels MM. de Pontbriant, de la Pommeraye, de Garnier, de Chambeaux, de Gorgelé. Il est accompagné de *la Petite Hermine*, de 60 tonneaux, commandée par Macé-Jallobert, beau-frère de Cartier, avec pour maître Guillaume Lemarié, et de *l'Emerillon*, de plus faible tonnage, et apte à remonter les rivières, commandé par Guillaume de la Bastille, voisin du manoir de Limoëlou, campagne de Jacques Cartier à St-Ideuc.

C'était un grand « naviguaige », tel que le rêvait Rabelais pour son Gargantua à la recherche de l'Oracle de la Dive Bouteille, et notre maistre pilote, qui avait enseigné les termes de son métier au joyeux curé de Meudon, allait aussi à la recherche de choses inconnues et merveilleuses.

Parvenu à son mystérieux détroit, Cartier s'aperçoit que c'est l'embouchure d'un fleuve immense, où s'allonge une île longue et étroite : Anticosti. Il remonte le Saint-Laurent jusqu'au village huron Stadaconé, emplacement de la future Québec, y embarque quelques indiens, et laissant ses deux navires dans la rivière Saint-Charles, pousse jusque Hochelaga, la Montréal actuelle, d'où il voit d'une montagne voisine, l'Ottawa et le Saguenay.

Cartier voudrait poursuivre. Aux dires des indiens, le Saguenay, arrosé par l'Ottawa, est riche en mines d'or et d'argent. Mais le rude hivernage



dans la rivière Saint-Charles, le scorbut ont décimé les équipages. Jacques Cartier décide donc l'année suivante de rentrer en France, emmenant captif le roi des Hurons de Stadaconé.

Au retour de Cartier et sur son avis François I^{er} décide l'envoi au Canada de colons pour exploiter les richesses énumérées par les indiens. Cartier repart en 1541 avec un premier convoi de cinq navires, bientôt suivi d'un second commandé par le futur lieutenant-général de la colonie de la Nouvelle France : François de la Rocque de Roberval.

Jacques Cartier s'installe à Charlesbourg-Royal, abrité de deux fortins, dans un site pittoresque sur le Saint-Laurent. Il y fait découverte bientôt de « certaines feuilles d'un or fin, aussi épaisses que l'ongle, et de diamants aussi merveilleusement taillés qu'il fut possible à homme de voir ». Il en ramasse des tonnes, n'attend pas Roberval qui met beaucoup de temps à venir, qu'il croise d'ailleurs à Terre-Neuve, et arrive en France avec... du cuivre et du mica.

Le ridicule tue la colonie, on ramène tous les colons, mais les cartes dressées du nouveau pays, prépareront l'avenir de la Nouvelle France.

Les guerres de religion, qui ensanglantent l'Europe, allaient d'ailleurs fournir les pionniers de ces reconnaissances, de ces peuplements lointains. Le vice-amiral huguenot Durand de Villegagnon emmène, en 1550, au Brésil, 600 hommes, laboureurs, gens de métier et... théologiens dans des roberges de Brest et de Saint-Malo. Le 10 Novembre 1555,

il fonde Henryville, protégée par le fort Coligny. Il transporte ensuite le siège de la capitale de la France Antarctique dans une île qui a gardé son nom : Villegagnon. La colonie n'a pas une bien longue durée, les dissensions entre luthériens et calvinistes affaiblissent les Français, qu'attaquent les Portugais en 1560.

Et les Portugais, qui pénètrent dans la baie de Rio-de-Janeiro le 21 Février, s'emparant du fort Coligny le 16 Mars, mettent fin à la domination française.

Un demi siècle plus tard, les Malouins équipent trois navires et reviennent, en 1612, sous les ordres de la Ravardière, François de Razilly, et de du Plessis de Richelieu, oncle du Cardinal, fonder une petite colonie dans l'île de Maranhao, au nord du Brésil, où existe de nos jours encore une ville qui a pour nom : Saint-Louis de Maranhao, capitale d'un nouveau pays baptisé la France Equinoxale. Cette fondation ne dure pas plus longtemps que la précédente, les Portugais nous en délogent encore. Leur chef Albuquerque renvoie même en Europe nos colons.

La naissance à Saint-Malo de la Compagnie des Indes Orientales, au début du siècle, oriente les navires malouins vers l'Océan Indien. *Le Croissant* et *le Corbin* qui s'échoua aux Maldives en 1602, *le Saint-Louis*, *le Saint-Michel* qui fut confisqué par les Hollandais à Sumatra en 1617, sont les premiers à y avoir croisé. Ils sont aussi les premières pertes de la Compagnie des Indes.

Les marchands malouins, qui étendent chaque jour plus avant leur domaine commercial, voient leur trafic avec le Maroc continuellement entravé par l'insolence des Barbaresques d'Alger. En 1629, Isaac de Razilly attaque les corsaires maures de Salé, les défait, et parle de s'installer en Afrique. Le traité de paix de 1631 calme cette ardeur, mais n'empêche pas les deux deys d'Alger et de Tunis, de récidiver et de torturer les milliers de captifs, marchands européens, capturés par leurs felouques.

Chose curieuse, en 1634, dans le même temps que la France s'élevait contre l'esclavage de ses ressortissants, la Compagnie Malouine de Guinée, dirigée par Jean Briant-Larcy, exploitait une concession allant du Sierra-Leone jusqu'au Congo, comprenant la Côte d'Or et le Benin, où naissait, tolérée par Louis XIII, la traite des nègres, destinée à ravitailler en main-d'œuvre les colons antillais.

En 1665, une expédition punitive, sous les ordres du duc de Beaufort, va sous la Goulette, anéantir la flotte de l'amiral algérien Barbier Hassan, rétablissant par cet exploit nos droits sur le bastion de France en Afrique.

Ici se place l'histoire ou la légende du Régulus malouin : Pierre Porcon de la Barbinais, capitaine de frégate, chargé de protéger les bâtiments de commerce du Levant. Ce Porcon, de la famille des Porcon des croisades, devait tomber comme eux, face au Croissant. Fait prisonnier par les Barbaresques, il était au fond de quelque cachot d'Alger, quand le dey, bloqué par la flotte de Beaufort, l'en fit

sortir pour l'envoyer en médiateur à Louis XIV, lui ayant fait jurer de revenir s'il échouait dans sa mission, la vie des autres captifs répondant de la sienne.

Le roi ayant refusé les propositions du dey, Porcon, après des adieux à sa famille, revint se livrer au bourreau, en même temps que Beaufort le vengeait sous les murs d'Alger.

L'arrivée de Colbert au ministère de la marine coïncide avec un regain d'activité de la marine marchande.

C'est l'époque des grandes compagnies concurrentes des Portugais, Anglais, Hollandais. Une nouvelle Compagnie des Indes, fondée en 1664, sous les auspices de Colbert, possédait des magasins à St-Malo, où elle faisait construire un navire : *le Dauphin Couronné*, qui devait être joint à une flotte de dix vaisseaux à destination de Madagascar. Mais bientôt les affaires de la Compagnie périclitent, et celle-ci s'adresse aux



Malouins, prenant à fret *le Saint-François d'Assises*, à raison de 4.800 livres par mois. Parti de Saint-Malo le 17 Janvier 1675, avec une cargaison très importante en argent et en marchandises, *le Saint-François d'Assises* arrive sans encombre à Pondichéry. C'était le premier navire venant directement de France à destination de notre comptoir de l'Inde.

C'était aussi l'époque de la réforme de la science nautique, et de la législation maritime qui substituait, à la boussole des pilotes, la science des ingénieurs hydrographes. Notre marine, rénovée, se mesurait avec succès avec nos adversaires.

Le 19 Juillet 1674, les Hollandais sont signalés par les vigies postées sur les éminences de Fort Royal de la Martinique, fortin défendu par 161 hommes, miliciens, matelots et soldats. Dans le bassin de carénage, sont mouillés : *les Jeux*, vaisseau de guerre de 44 canons, *le Saint-Eustache* de Saint-Malo et deux navires provençaux.

A 9 heures du matin, le 20 Juillet, Ruyter déclenche l'attaque de l'autre côté de la presqu'île, 5.000 hommes montent à l'assaut. Les défenseurs du Fort Royal auraient succombé, malgré le change qu'ils essayent de donner sur leur nombre réel, malgré la bravoure des miliciens, des Provençaux de Gantheaume et le tir précipité des Malouins, si le capitaine d'Amblimont n'avait pris à revers les Hollandais avec son vaisseau *les Jeux*, sauvant le fort de la capitulation, et par là les Antilles, puisque, déconcerté, Ruyter reprenait, dès le lendemain, le chemin de l'Europe.

Cependant, la mort de Colbert, survenue le 6 Septembre 1683, portait un rude coup à la Compagnie des Indes. Il lui restait à peine quatre navires sur vingt-six, les dividendes devenaient de plus en plus faibles, les actionnaires y retrouvant à peine 40 % du capital engagé après vingt ans d'exercice. Une nouvelle société est constituée, profitant des expériences de la première, chèrement acquises. Les débuts sont encourageants, mais la Compagnie, obligée de suivre la politique du roi, s'engage à nouveau dans des affaires délicates. La guerre d'Augsbourg, qui survient en 1688, lui donne le coup de grâce : le roi met la main sur les magasins de Lorient. La situation de la Compagnie est lamentable, après quelques sursauts, elle fait en 1706 un dernier armement, et ne songe plus qu'à retrouver son capital : un peu plus de deux millions de livres. Son privilège, qui s'éteindra dans neuf ans, n'est même plus une référence.

Plusieurs sociétés d'armateurs ne demandaient qu'à agir, les Malouins en tête, à qui la Compagnie concède le droit d'envoyer deux navires dans le Golfe Persique et la Mer Rouge, pour y charger du café. *Le Curieux* et *le Diligent*, partis de Brest le 6 Janvier 1708 pour Moka, rentrent à Saint-Malo le 8 Mai 1710 avec 1.300 milliers de café. En cours de route ils ont même rançonné deux navires ennemis.

Cette bonne aubaine décide les directeurs de la Compagnie des Indes à remettre leurs privilèges à sa Majesté, pour que celle-ci passât le commerce aux plus capables, et le ministre, ayant jeté les yeux

sur ces Messieurs de Saint-Malo, comme étant les plus considérables négociants du royaume, invita la Compagnie à publier son bilan. Malouins et Nantais briguerent le pavillon de la Compagnie. Ce furent les premiers qui l'emportèrent. Et ils le méritaient.

Déjà, la Compagnie Royale de la Mer Pacifique, fondée en 1698 par le Malouin Noël Danycan, avec le concours du Parisien Jourdan de Groussey, n'avait eu que la peine de recruter des pilotes pour prospérer.

Aussi, dès la première campagne de la Compagnie Malouine des Indes, campagne toute pacifique, le Malouin Beauchesne-Gouin rapporte-t-il du Pérou une cargaison dont le produit net dépasse un million et quart, ayant relevé les points « où l'on pouvait faire des établissements avec sûreté ». Partout où il avait fait escale, à Arica, Ilo, Callao, Guayaquil, on s'était arraché, à prix d'or, les toiles de Rouen et Quintin, les chapeaux de castor, les miroirs, les dentelles et les camelots.

Auparavant déjà, les Malouins trafiquaient intensément avec l'Espagne, le Maroc, les Colonies, les Mers du Sud, faisant le commerce interlope avec les colonies espagnoles du Pacifique.

Bons commerçants, les Malouins sont aussi de bons marins, et si leurs voyages à la découverte n'ont d'autres buts que de commercer avec le Chili, le Pérou et les autres possessions espagnoles, ils mettent à profit de nombreuses observations acquises au cours de leurs voyages.

En dehors de ses grandes pêches à Terre-Neuve et de son activité corsaire, Saint-Malo organise des expéditions fructueuses pour la géographie : découverte de l'îlot de Beaufresne, des îles Malouines (Falkland), des îles Danycan (Sea Lion).

Familiers du cap Horn, les Malouins sont les premiers à effectuer le tour du monde sur leurs navires : *Le Grand Dauphin*, armé à Saint-Malo par Guillaume Rouzier, parti de la même ville, le 17 Janvier 1712, sous les ordres du capitaine Dufresne des Saudraies qui meurt à Canton, y fait retour, sous les ordres du capitaine Duportail, le 28 Juillet 1713.

Onze navires français, la plupart de Saint-Malo, effectuent vers cette époque des voyages de circumnavigation. Quelques circumnavigateurs, parmi d'autres : Jacques Brunet, Henri Bouquet, Auguste Delarue, Louis Hervé de Labery, Forgeais de Langerie, Servan Collet de la Ville-Collet, Ribetière de la Ville-Bague, Godin de la Perche, Battas du Chêne, et Le Gentil de la Barbinais, celui-ci, le premier certainement à avoir effectué cet exploit.

C'est encore un Malouin, Moreau de Maupertuis, qui fera, en 1736, un voyage au Pôle, pour y mesurer un degré du méridien, afin de déterminer exactement la grandeur de la terre.

Voici donc nos Malouins maîtres des destinées de la Compagnie des Indes. Dès 1708, et jusqu'à 1719, les grandes expéditions se succèdent avec les navires : *Saint-Malo*, *Saint-Jean-Baptiste*, *Bien-*



Aimé, Maurepas, Toison d'Or, François d'Argouges, Auguste, Lys, Paix, Diligent, Chasseur, Deux-Couronnes, etc..., avec, pour armateurs, les Lalande-Magon, les Beauvais-Le Fer, Graville-Locquet, Jean Gaubert, Carman-Eon, Fougeray, Nonail, Duval-Baude, La Ballue-Magon, etc...

Entre leurs mains, l'affaire prospère, et l'on peut dire que le commerce entier des Indes est transporté dans le port de Saint-Malo, la Compagnie des Indes n'étant plus qu'un nom.

C'est avec l'argent gagné dans ces opérations, que les armateurs et les négociants de la Cité-Corsaire édifièrent le quartier de la Californie dominant, de ses altières façades, les remparts de la porte de Dinan.

Saint-Malo était vraiment à cette époque le seul lieu de France à baigner dans la richesse, partout ailleurs, ce n'était que misère et tristesse par les fatigues guerrières imposées au pays par le Roi-Soleil. Le vieux roi contemplait alors sa marine affaiblie, incapable de sauvegarder nos colonies et celles des Espagnols, livrées à elles-mêmes, sans défense contre les entreprises des Anglais.

Les Malouins sont alors partout à la fois, suppléant par le courage au manque d'unités. En 1708, ils perdent un capitaine et un vaisseau de 44 canons dans un violent combat que leur livre le commodore Wager, qui convoitait les riches galions de Carthagène escortés par eux.

A Terre-Neuve, également menacée en 1707 par une escadre anglaise, c'est un simple terre-

neuvier malouin, le *Geraldin* de Bertrand Herbert de Chambery, qui se transforme en un redoutable corsaire, pour seconder la défense du gouverneur Degrés de Sourdeval, sans pouvoir empêcher Terre-Neuve de nous être ravie, en Juillet 1713, par le traité d'Utrecht.

Les entreprises des Malouins dans tous les domaines maritimes sont, en cette période, le salut de la France. Les corsaires, les marchands et Duguay-Trouin, amplifient leurs actions à la taille de celles d'un état souverain. Les armateurs jettent sur la France affamée de 1709, 30 millions qu'apportent sept navires malouins et nantais, 200 millions de trafic avec la Mer du Sud renflouent le trésor royal, permettant à Louis XIV de lutter jusqu'à sa mort. Les corsaires écument les mers. L'amirauté malouine inscrit sur son registre la prise de possession de l'île Maurice. Le Malouin Trublet obtient, en 1704, du vice-roi du Pérou, le grade de « capitán di mare y guerra » avec l'ordre de courir sus à William Dampier. Enfin, Duguay-Trouin gagne le titre de chef d'escadre et de lieutenant-général de la marine royale, en inscrivant la page la plus glorieuse de la marine de guerre malouine : la prise de Rio-de-Janeiro.

Peu avant Duguay-Trouin, dans une folle équipée, le capitaine Du Clerc avait déjà essayé de se rendre maître de cette riche cité, simplement avec cinq vaisseaux et une galiote armés à Brest. Débarquant 1.200 hommes en dehors de la baie, à la barra Tojuca qui n'était qu'à quatre lieues de

Rio-de-Janeiro, Du Clerc avait marché sur elle, y entrant de vive force le 18 Septembre 1710, pour se voir décimer en des combats de rues. Ayant perdu le tiers de sa troupe, il avait dû se rendre, puis subir lui et ses gens une dure captivité.

Duguay-Trouin qui désirait fort le venger, obtient de Louis XIV les derniers vaisseaux de la marine royale, que son frère, l'ami Coulange, maître d'hôtel du roi, et une demi douzaine d'armateurs malouins équipent à leurs frais. En précipitant son départ de Brest, il devance de deux jours l'arrivée d'une flotte anglaise qui voulait l'embouteiller. Et, le 12 Septembre 1711, il pénètre fièrement dans l'étroit goulet qui ferme l'entrée de la baie de Rio-de-Janeiro. Ses sept vaisseaux de ligne, suivis de six frégates, d'une galiote à bombes et de trois traversiers, avancent en ligne de file sous les feux croisés des forts Sainte-Croix et Saint-Jean et de toute une escadre portugaise commandée par Gaspar da Costa. Les quatre vaisseaux et les deux frégates de da Costa, menacés d'une attaque à l'abordage, vont s'affaler en flammes sous les murs de Rio-de-Janeiro. Duguay-Trouin, se jouant des forts Ville-gagnon et Notre-Dame de Bon Voyage qui forment tenailles, arrive triomphalement devant la place, qu'entoure une ceinture de forts et de retranchements. Une batterie lourde installée sous le tir de l'ennemi, dans l'île des Cobras, ouvre le feu sur la place, qu'il prend à revers avec 2.842 hommes de troupes de débarquement. Avant d'avoir reçu les 9.000 hommes de renfort, Portugais ou nègres

aguerris, que lui amène le général Antoine de Albuquerque, le gouverneur Francisco de Castro de Moracz est obligé le 10 Octobre de payer une lourde rançon pour éviter la destruction de la ville. Si forte avait été la panique des Portugais que tous, gouverneur, soldats et habitants, s'étaient enfuis dans la

campagne, et que tous les forts avaient ouvert leurs portes aux Français. Une escadre détruite, une vingtaine de millions de dommages, telles étaient les pertes du Portugal. Duguay-Trouin n'avait pas 500 hommes hors de combat, et il en avait récupéré presque autant en recueillant les débris du corps expéditionnaire de Du Clerc, emprisonnés à Rio.

Aussi heureux dans leurs armements commerciaux que dans leurs armements militaires, les Malouins brassent de grosses affaires de toile et d'indigo avec les Juifs portugais de Londres. Ils envoient



aux Amériques les dentelles du Puy, les peluches d'Amiens, les chapeaux en coiffe de satin, et les bas de soie. Au retour, ils rapportent le tabac de Saint-Domingue, le sucre, le café, le piment de la Jamaïque, le mercure, le rhum, le madère, la cochenille, le campèche, le jussor, l'acajou, l'écaïlle, l'huile de ricin. Tout ce trafic se fait par l'intermédiaire de Cadix et de Malaga, où sont des comptoirs malouins, tenus dès le début du XVII^e siècle par des Boulains, Chenu, Le Gouverneur, Grout de la Salle, Trublet, de la Ville-Poulet, Le Fer de Bonaban, La Mennais et d'autres familles de la Cité.

Chateaubriand, dans ses mémoires, rappellera l'existence de ces comptoirs : « Mes compatriotes avaient quelques choses d'étranger qui rappelait l'Espagne. Des familles malouines s'étaient établies à Cadix, des familles de Cadix à Saint-Malo. La position insulaire, la chaussée, l'architecture, les maisons, les murailles de granit de Saint-Malo lui donnent un air de ressemblance avec Cadix. Quand j'ai vu la dernière, je me suis souvenu de la première ! »

Jusqu'aux femmes, qui se font armatrices. Outre la mère de Duguay-Trouin, qui continue les affaires de son mari, M^{me} de Beauséjour-Sauvage arme à Saint-Malo, en 1712, deux navires pour la Mer du Sud : *le Grand Duc du Maine* et *le Petit Duc du Maine*. Partis de Saint-Malo le 20 Novembre 1712, ils firent le commerce de la côte du Chili et rentrèrent à Saint-Malo le 23 Février 1716.

M^{me} veuve Lefevre-Després, née Étiennelette Lossieux, réalise de beaux bénéfices avec son navire *le*

Marquis de Maillebois, de 250 tonneaux, 24 canons, 80 hommes, qui part de Saint-Malo le 17 Août 1714, pour n'y rentrer que le 14 Juillet 1718, rapportant, le premier en France, du café de Bourbon.

Toutefois, l'Espagne, dont la vieille politique consistait à écarter systématiquement les étrangers, même amis, de tout commerce avec ses colonies transocéaniques, se plaignait véhémentement au roi Louis XIV des infractions continuelles à ses ordres par les marchands de Saint-Malo. Le roi, dont le petit-fils régnait en Espagne, ne pouvait faire la sourde oreille, il défendit le commerce interlope. Le ministre Pontchartrain ira même jusqu'à faire saisir les navires par l'amirauté, témoins ceux d'un prêtre armateur, tant soit peu escroc, l'abbé Jouin : *le Breilhac et la Confiance*. Pour faire exemple, il n'hésitera pas à faire jeter à la Bastille, l'armateur Bourdas de la Mare. Une ordonnance royale prononce enfin, en 1716, la peine de mort contre les capitaines rebelles, et une flotte française, commandée par M. de Martinet, reçoit l'ordre d'anéantir tout commerce des Français avec la Mer du Sud.

Mais les Malouins n'y perdent pas pour si peu, la traite des nègres est, à cette époque, avec le commerce de toile, le plus lucratif.

Bien que Nantes ait le premier plan dans ce genre d'affaires, Saint-Malo à la réputation de s'y entendre fort en matière de traite. Depuis 1703, la Compagnie du Sénégal a fait place, pour quinze ans, à la Compagnie de Barbarie ou du Bastion de France, et, dès 1702, un marché considérable est

passé avec deux négociants malouins, dont l'un était déjà très familiarisé avec ce trafic spécial. Les Malouins furent exigeants, voulant qu'on leur donnât le monopole de la traite de Guinée, moyennant quoi, ils assuraient la mise en service de dix navires. Ce n'était pas trop, car les Antilles réclamaient 2.000 noirs par an, pour l'exploitation de la canne à sucre, de l'indigo et du café.

Pontchartrain lui-même, entré en 1707 en pourparlers avec deux négociants de Saint-Malo « expérimentés en la matière, afin de faire porter des noirs à Cayenne où l'on manquait de bras ». Mais les Malouins, gens pratiques, ayant étudié l'affaire et reconnue mauvaise, refusèrent les propositions du ministre.

Le trafic du bois d'ébène demandait une préparation minutieuse, vu les frais élevés d'armement. Chaque navire convoyait plusieurs centaines de nègres, et il fallait compter avec la mortalité que cet entassement de bétail humain provoquait.

Pour aller acheter des nègres un navire devait charger des pièces de toile, de calicot, de la poudre à tirer, des chaudrons de cuivre, du fer en barre, des pipes de Hollande, en plus de l'argent lui-même.

Le centre des comptoirs malouins de traite était Adjuda, actuellement Abomey, au Dahomey, où l'on sélectionnait les noirs : ceux de choix originaires d'Ardres, ceux de Gabbary, les moindres.

On allait ensuite vendre cette « marchandise » aux colons des Antilles, qui l'appréciaient mieux que l'indigène, puisque le travail d'un nègre valait celui

de quatre natifs. Et les navires obtenaient en échange du sucre et du tabac, qu'ils ramenaient avec quelques exemplaires de noirs, pour servir de domestiques aux armateurs et à leurs actionnaires.

A cette époque, le sort d'un nègre n'inspirait ni compassion, ni son physique, horreur. Les armateurs de tous pays ne se cachaient nullement de cette activité de leur commerce. Le père de Chaubriand lui-même, après ses premiers beaux armements, dut se rabattre sur le trafic de la Guinée : paccotille et... bois d'ébène, que chargeaient ses navires *l'Amaranthe* et *le Saint-René*.

Le développement constant de notre flotte marchande, multipliant les échanges commerciaux, va porter de 215 millions en 1715, à 530 millions en 1740, notre chiffre d'affaires maritimes. En moins d'un siècle, le trafic des Antilles monte de 25 à 239 millions. C'était la grande fortune de Bordeaux, Nantes, Saint-Malo, Le Havre, Marseille et de Lorient, l'entrepôt des Indes.

La Régence, hélas, enfoncée dans la débauche, laissera tomber la marine de guerre, que ne relèvera pas plus le cardinal Fleury, laissant à nouveau sans protection contre les convoitises anglaises, notre flotte marchande.

La guerre de Succession d'Autriche marque le début de l'hostilité de l'Angleterre qui cherche, méthodiquement, à s'emparer de toutes nos colonies sans argent, mal équipées, oubliées de la métropole, et possédant une marine désorganisée très inférieure à la sienne.

Tout d'abord, des Indes, où un Malouin, Mahé de la Bourdonnais, à 35 ans gouverneur des îles Bourbon et de France, vient au secours de Dupleix, gouverneur des Indes pour la Compagnie, avec une flotte rapidement improvisée, prenant Madras aux Anglais de qui il exige forte rançon.

Cette rançon, qui n'a pas l'heur de plaire à Dupleix, le fait désavouer auprès de la Compagnie et embastiller comme le malheureux Lally-Tollendal, tristes exemples de l'ingratitude et de l'impéritie royales et qui nous valent le traité de Paris en 1763, où nous perdons Minorque, le Canada, la Louisiane, les Antilles, le Sénégal et la Guinée.

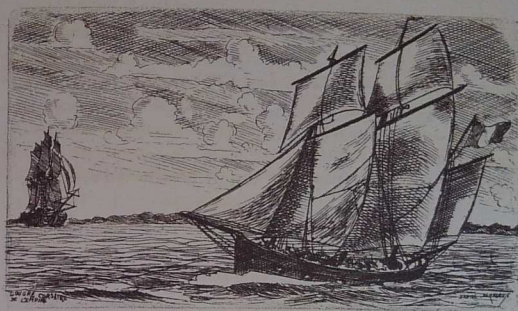
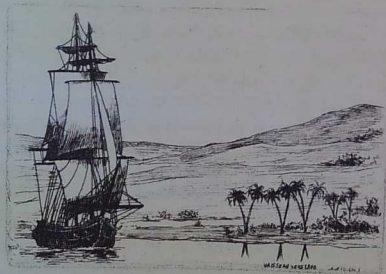
De notre vaste empire colonial conquis par notre marine, il nous reste, tout juste, Saint-Pierre-et-Miquelon, quelques petites Antilles, l'îlot de Gorée et les cinq comptoirs de l'Inde. De la marine de guerre française, il ne reste rien.

En 1770, la navigation marchande malouine est encore active avec Cadix, et le commerce de la toile toujours important. La pêche à la morue rapporte de beaux bénéfices. Malheureusement, plusieurs faillites survenues à l'étranger, et principalement à Séville et Cadix, éprouvent les maisons malouines. A Saint-Domingue, les affaires languissent, la perte de nos colonies se fait sentir, et aussi le manque de marine de guerre. Fort heureusement, le magnifique rétablissement opéré par le duc de Choiseul, permet la merveilleuse campagne de Suffren aux Indes, de 1770 à 1783, où les Anglais perdent 2.200 navires de commerce et n'en capturent que 1.600.

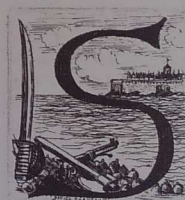
En 1783, la paix signée entre la France et l'Angleterre — traité de Versailles — donne aux Espagnols Minorque et la Floride, aux Américains leur indépendance, et à la France l'île de Tabago et le Sénégal, bien maigre profit de tant de victoires. Toutefois, le pavillon anglais ne dominait plus seul les mers, le nôtre y tenait bonne place.

Les guerres de la Révolution et de l'Empire devaient ruiner le commerce maritime malouin. Les Anglais leur prennent en dix ans 144 navires. C'était tellement grave que Napoléon leur permit de se neutraliser, et de quitter Saint-Malo sous pavillon prussien.

Désormais, Saint-Malo sera réduit à la seule Grande Pêche. Comme tous les ports bretons, sauf Nantes, il sera mort au grand commerce, par manque d'un arrière-pays industriel et de facilités de transport vers l'intérieur de la France.



LA COURSE



Si j'étois moins vieux et dans un temps abondant comme celui que j'ay vu du passé, il ne tiendrait qu'au Roy qu'on luy fist un bon port à Calais, un autre à Dieppe, un autre à Quineville, sur le milieu de la rade de La Hougue, un très excellent à Saint-Malo, où il y aurait un bassin capable de contenir 3 à 400 vaisseaux, encore un à Pontrioux et deux à Brest... Après quoy, renonçant à la vanité des grandes armées navales, qui ne peuvent jamais nous conve-

nir, et employant les vaisseaux du Roy partie à la course, et partie de ces escadres pour les soutenir, on feroit tomber dans deux ou trois ans les Anglais et Hollandais de bien haut, à raison du grand commerce qu'ils ont dans toutes les parties du monde. »

Vauban, qui écrivait cette lettre à Pontchartrain, ministre de la marine au début du XVIII^e siècle, ne faisait que sanctionner un état de chose existant depuis un siècle au moins. C'était d'ailleurs la plus brillante époque de la Course où régnait le roi des Corsaires Duguay-Trouin, l'apogée malouine où l'on respectait sur les mers le pavillon de la Cité à l'égal de celui d'un souverain.

L'indépendance de caractère de la vieille cité qui brigait l'autonomie, son impatience de donner des coups et d'en rendre, l'audace de ses navigateurs et de ses marchands, tout la vouait à cette destinée de ville corsaire. Vivant de la Course, la pratiquant autant pour le sport que pour le gain, promenant ses couleurs triomphantes sur toutes les mers du monde, sans contrevenir aux lois, sans manquer de respect à la Couronne, Saint-Malo était bien alors la Cité-Corsaire.

Les états souverains ayant seuls le droit de guerre, les gouvernements décidés à nuire sous le couvert de la légalité à des pays diplomatiquement alliés, remettaient aux armateurs particuliers, des lettres de marque établissant le droit de représailles en dédommagement de préjudices subis de la part de ressortissants étrangers.

C'était la porte entrebaillée à un commerce de guerre, porte bientôt grande ouverte à une guerre organisée, reconnue, célébrée, et récompensée par la Cour, qui n'y perdait rien, par les dividendes fructueux qu'elle en touchait.

Guerre d'isolés, guérillas où l'adversaire est harcelé, aiguillonné, pourchassé en détail, battu, capturé malgré sa supériorité numérique, la Course était bien faite pour les Malouins, gens aventureux, versés dans le commerce et au surplus courageux en diable. Ce fut plus qu'une faveur pour eux que le droit de changer leurs navires, armés en marchandises, en vaisseaux de guerre comme la marine royale.

La grande prospérité de la Course ne date que de la fin du XVII^e siècle, et le premier mouvement important des Malouins, fut leur proposition d'armer une soixantaine de corsaires, pour aider les Hollandais contre les Anglais, après la défaite de Lowestoft en 1665.

A dater de là, dans nos eaux territoriales, sur les côtes d'Espagne, d'Angleterre, de Hollande, sur la route des convois d'Europe, des Indes, de la Moscovie, des Amériques, apparurent les corsaires malouins, appuyés par moments par de petites divisions royales.

On n'imagine pas facilement de nos jours le courage de ces hommes, à bord de ces navires de course destinés à une navigation très anormale, pleine de dangers qu'il faut affronter pour surprendre la proie, l'attaquer dans les meilleures conditions, car l'infériorité est toujours flagrante

et, s'il refuse d'amener pavillon, l'aborder au corps à corps meurtrier. La difficulté, ensuite, de conserver la prise en cinglant vers le port le plus proche, talonné par les vaisseaux de guerre ennemis qu'il faut dépister, dérouter par de savantes manœuvres au milieu de récifs protecteurs, par mauvais temps, de préférence par pluie ou brume pour se dissimuler à ses recherches.

Ils n'étaient pas vains les racoleurs faisant de la réclame, par affiches et gazettes, pour parfaire les équipages de cette flotte de plus en plus importante. Les armateurs y allaient de leur publicité, vantant le paiement, la nourriture, le rikiki ou tafia, la bonté du capitaine et l'importance des primes. Le nombre des recrues qui désertaient après avoir touché leur avance, révèle le caractère hétérogène de ces équipages.

De là vient peut-être cette allure type du corsaire en serre-tête, chemise ouverte sur des pectoraux tatoués, ceinturé de rouge, bras et jambes nus, manches et culottes roulées, visage mal rasé, cuit de soleil, d'eau et de sel. On la retrouve dans le corsaire de la Révolution qui faisait pendant à nos soldats d'Italie, pieds nus, se nourrissant d'oignons crus, avec de l'héroïsme plein le ventre.

Les corsaires du XVII^e siècle et du début du XVIII^e, sont gens infiniment plus présentables, faisant, avec autant de rage, la guerre en dentelles et chapeaux à plumes, sous l'égide de la Cour la plus distinguée d'Europe. La mode même s'en mêle, et les navires arborent en proue les noms des armateurs

honoraires qui ont aidé à les armer : *Prince de Conti, Maurepas, M. de Gournay, Marquis de Thianges, Duc de Duras, Grand et Petit Duc du Maine, le Dauphin, Duc de Chartres, Duchesse de Grammont, de Roquelaure, Comtesse de Bentin* et cent autres.

Tout dans ce grand siècle est frappé au coin du spirituel. Chaque boulet envoyé l'est de la part d'un bel esprit de France.

Du côté anglais cependant on ne considérait pas la chose sous cet angle, comme l'avoue un de leurshistoriens : « Pendant que notre empire paraît absolu sur les mers, c'est sur ces mêmes mers que nos négociants subissent les plus grandes pertes. »

A Saint-Malo, en effet, on arme furieusement, chacun suivant sa manière d'agir et ses intérêts, tous unis sous l'hermine à fond rouge se détachant sur fond bleu à croix blanche, pavillon redouté qui ébranlera la Ligue d'Augsbourg par ses prises extraordinaires : 172 vaisseaux de guerre, 3.384 bâtiments de commerce de 1688 à 1698.

Les Alain Porée, les Belle-Isle Pépin, de la Franquerie, Jocet, Daviaux de la Moinerie, Le Fer, Miniac, Beaubriant, de la Jaille, Duguay-Trouin, entre leurs croisières, font un saut aux chantiers de Lorient où ils font construire leurs grosses unités, laissant à Saint-Servan le soin des petites.

René Duguay-Trouin, type parfait de ces marins mousquetaires, illustre à lui seul toute la Course de Louis XIV. Né à Saint-Malo le 10 Juin 1663, il est embarqué dès l'âge de 18 ans sur une frégate armée par sa famille, le *Gredan*, où il

fait ses premières armes de marin et corsaire. Le 21 Août 1691, il discerne, à la lunette, que de gros milords de 40, 36 et 36 canons, battant pavillon amiral, vice-amiral et contre-amiral, sont de simples bâtiments marchands, camouflés et armés de canons de bois. Et de participer au coup de main, sous les ordres du capitaine Le Goux de la Fontaine qui enlève les trois navires.

Cette action lui vaut le commandement d'un bâtiment, le *Danycan*, frégate de 14 canons, avec laquelle il descendra dans la rivière de Limerick, sur les côtes d'Irlande, s'emparer du château de Clare, brûlant deux vaisseaux au mouillage.

En Mai 1692, il repart sur le *Coetquen* de 18 canons, accompagné de la frégate *St-Aaron*. Croisant au large des côtes anglaises, il y découvre trente vaisseaux marchands anglais escortés par deux frégates de 16 canons. Duguay-Trouin se rend



maître des deux navires de guerre, cependant que *le St-Aaron* s'empare de douze navires marchands. Le corsaire conduit sa prise à l'île de Bréhat jusqu'où le poursuivent cinq vaisseaux de guerre anglais qui n'osent s'aventurer plus loin dans ces parages imparfaitement connus de leurs pilotes et parsemés de récifs.

La chance abandonne Duguay-Trouin un court moment, le 12 Mai 1694, où sa *Diligente*, prise sous le feu convergeant de toute l'escadre de Jennings, six vaisseaux de ligne, doit amener pavillon. Emmené à Plymouth, il s'en échappe peu après en chaloupe.

Capitaine à présent d'un vaisseau de 48 canons, *le François*, il prend sa revanche dès le 3 Janvier 1695, au large d'Ouessant, sur deux vaisseaux anglais. Dès le début de l'engagement, il démâte *le Nonsuch* de 40 canons, s'en désintéresse provisoirement, et se retourne contre *le Boston* de 36 pièces, qu'il oblige à baisser pavillon.

Dans la cabine du capitaine Thomas Taylor, moribond, il trouve affichés les brevets de Forbin et de Jean-Bart. A 22 ans, le voici prince des corsaires.

Au Vigo, le 7 Juillet 1698, avec *le Sans-Pareil*, ex-*Nonsuch*, Duguay-Trouin arraisonne deux navires hollandais et les passe à la barbe de l'escadre de l'amiral Berkeley pour gagner Port-Louis.

Gentilhomme jusqu'à la pointe de son épée, il débarque pour donner l'assaut à un gros bourg côtier du Vigo qui vient de lui refuser le droit d'aiguade. Il y perd son frère Etienne qui commande *la Léonora*.

Le 25 Mars 1697, Duguay-Trouin, ralliant ses amis Jacques Boscher, Belle-Isle Pépin, Hervé des Saudraies-Dufresne, se porte au devant d'une flotte de dix-neuf voiles, convoyée par des vaisseaux de guerre de 56, 50 et 40 canons commandés par le baron William van Wassenaer-Starrenburgh.

Pour couvrir le vaisseau amiral *Delft*, l'*Hondstaardijk*, misaine au vent, barre la route à Duguay-Trouin qui, sans coup férir, s'en rend maître. Durant ce temps, Boscher s'accroche au *Delft* qui lui fait lâcher prise avec le feu à bord et 70 hommes hors de combat, puis le même sort est dévolu à la petite *Faluère* dont le capitaine, des Saudraies-Dufresne, vieux coureur jamais vaincu dans plus de trente combats à forces inégales, est mortellement atteint. Avec fureur le *St-Jacques-des-Victoires* de Duguay-Trouin se rue sur le baron-amiral qui se défend fièrement et porte de rudes coups. Mais l'avantage reste au Malouin, qui fait 500 prisonniers et un million de prise. Duguay-Trouin y gagne son brevet de capitaine de frégate.

En liaison cette fois avec le célèbre Forbin, Duguay-Trouin, avec six vaisseaux et frégates, obtiendra un succès éclatant à l'ouvert de la Manche le 21 Octobre 1707.

La division du Malouin, qui se porte au-devant d'un convoi accompagné de cinq vaisseaux de guerre anglais, fait jonction avec la division Forbin. Ce dernier aide Courserac et La Moinerie-Miniac à capturer le *Chester* et le *Ruby*, cependant qu'une explosion de gargousses à bord de l'*Achille*, en em-

portant le second pont et une partie de l'équipage de Beauharnais, dégage le *Royal-Oak* qui s'enfuit.

Secondé par La Jaille, au centre de la ligne, Duguay-Trouin enfile d'avant en arrière, le *Cumberland*, de 80 canons, abat le pavillon du chef d'escadre Richard Edward, met 172 hommes hors de combat, force les survivants à demander quartier. Le *Devonshire*, de 86 canons, n'attend pas la fin de la débâcle, écrasant de son feu le *Blackwall* de Tourouvre, il cherche à fuir, mais Duguay-Trouin le rattrape, jette déjà les grappins d'abordage, quand il n'a que le temps de s'écarter : le *Devonshire*, en flammes, saute avec 900 hommes d'équipage.

Ainsi que le remarque le chroniqueur du temps, « l'action étoit du nombre de celles que la postérité ne pouvoit oublier ». Et Duguay-Trouin, qui écrit lui-même dans ses mémoires « la fortune aide souvent la valeur un peu téméraire », de repartir vers un autre exploit, le 2 Mars 1709, où il attaque avec son seul vaisseau, aidé de trois frégates, un convoi de Virginie sortant de Kinsale, escorté de trois grands vaisseaux de ligne. Ramenant ses prises, il coule le *Bristol* de 60 canons et se dérobe à quatorze vaisseaux accourus au canon, sans pouvoir, hélas, sauver la *Gloire* où le brave La Jaille « résiste jusqu'à l'extrémité ».

Au large des Sorlingues, la même année, l'*Argonaute* de l'enseigne Du Bois de la Motte incendie un vaisseau du type *Bristol*, tandis que Duguay-Trouin capture, le 6 Novembre, le *Glocester*, de 60 canons et 450 hommes.

Et le grand marin, futur chef d'escadre, lieutenant général de la marine royale, anobli par Louis XIV, idolâtré de ses hommes et de ses officiers, d'écrire dans son rapport « tous mes officiers ont fait des merveilles dans cette action, tout l'honneur leur est dû », rendant justice également au désintéressement de ses actionnaires malouins, pour avoir, en fidèles sujets, « contribué à la destruction des ennemis de Sa Majesté, par la coûteuse attaque de leurs vais-



seaux de ligne, au lieu de préconiser la fructueuse et facile capture de navires marchands ».

Ses compatriotes et contemporains, de moindre envergure, n'en marchent pas moins sur ces traces glorieuses. Beaubriant l'Evesque enlève, en 1695, l'*England* de 54 canons qui coula bas presque aussitôt. Alain Porée, en croisière aux Sorlingues, s'attaque avec sa frégate à un vaisseau de ligne, le *Dartheimouth*, capitaine Roger Vaughan, qu'il démâte et enlève à l'abordage le 14 Février 1695. Septembre suivant voit Porée, en compagnie de La Bellière, capturer trois bâtiments de la Compagnie Hollandaise des Indes : la *Princesse de Danemark* de 38 canons, l'*Amarante* et la *Princesse d'Orange*. La même année, Porée prend encore deux grands corsaires de Flessingue, ce qui lui vaut une grave blessure, mais aussi une épée d'honneur et le portrait du Roi.

Thomas-Auguste de la Moinerie-Miniac, dont Duguay-Trouin courtise la sœur, livre bataille, avec le *Saint-Louis* de 38 canons, à sept vaisseaux de ligne et ne se rend à l'*Expédition* de 80 canons, qu'après avoir mis à mal le *Middlesex* qui en a 62.

Cernés au cap Sagres par cinq croiseurs britanniques, La Moinerie-Trochon et le normand Jean Doublet débarquent des canons, et bordent de fusiliers le rivage. « Laissez aboyer les chiens », répond Doublet au gouverneur portugais qui s'affole. Et la nuit tombée, tous feux éteints, Malouins et Normands s'éclipsent.

René Moreau de Maupertuis qui bat également pavillon malouin, à bord du *Comte de Toulouse*, accroche l'*Experiment* de 48 canons et le capture. Jacques Boscher, cousin de Duguay-Trouin, sur le *Saint-Charles*, prend possession du colossal *London* chargé de lingots et de pierres précieuses des Indes.

Malgré l'handicap de la découverte par les Anglais du code de leurs signaux à bord de la *Roue de Fortune*, échouée en Irlande, les Malouins, groupés sous les ordres du Marquis de Nesmond, Duguay-Trouin, Beaubriant-l'Evêque, la Villestreux, font main basse, le 26 avril 1695, au large des Sorlingues, sur le *Hope* gros milords de 70 canons, et le 17, sur deux long-courriers de la Compagnie Anglaise des Indes si chargés de richesses, que Samuel Bernard, le financier parisien, n'en offre pas moins de trois millions et demi.

Ainsi la course était-elle une guerre sanglante, doublée d'un gain pour les armateurs avisés, en plus de la gloire qui retombait sur la Cité et le lustre royal.

La Cour de France, qui spéculait à l'armement, avait organisé la Course administrativement. A Brest, fonctionnait la Cour d'Amirauté, chargée du jugement des prises. Sur les corsaires embarquait une sorte de commissaire de la marine, nommé l'écrivain, qui apposait les scellés pour le Roi, afin d'éviter les fuites, qui ne manquaient d'ailleurs pas de se produire avant cette opération, surtout lorsqu'il s'agissait de liqueurs et de vins, et plus rarement pour les métaux précieux.

Le navire était ensuite conduit dans le port le plus proche, pour y être vendu avec sa cargaison, par les soins de l'Amirauté. A Saint-Malo on vendait au Ravelin de la Grande Porte, et la plupart du temps, les acheteurs étaient les armateurs eux-mêmes, qui s'adjoignaient ainsi un nouveau bénéficiaire.

Le tiers du produit de la prise allait à l'équipage, le dixième à la caisse de l'amiral. L'armateur et ses associés se partageaient le reste, après avoir fait le décompte des frais d'armement, de conduite du corsaire, des frais de vente et de justice de la prise. Il arriva qu'il ne resta plus rien, mais ce fut rare.

Quand la chance avait servi leur courage, les corsaires, rentrant au port, étaient de véritables triomphateurs. Sur les petits murs, ils étaient guettés par les armateurs et le peuple de la Cité, qui les regardaient grandir au loin, les uns comptant les voiles supplémentaires, les autres anxieux des membres de l'équipage. Le franchissement des passes, dans la gloire des voiles ensoleillées, le flamboiement des ors des gros galions gorgés de richesses, devait être un spectacle grandiose, dont les Malouins ressentaient fierté et force. Les canons du Naye, qui saluaient alors l'entrée dans le port, donnaient le signal du grand branle-bas de joie pour la Cité.

Dans les ruelles profondes, retentissantes comme des cuves, les chants, les hurlements des corsaires mêlés aux cris de la populace, inscrivait en sonorités truculentes une nouvelle journée de gloire dans les annales du port. Les cabarets, tripots,

traiteurs enfournaient une clientèle avide de jouissances terriennes, l'argent coulait à flots, on buvait à la *Belle Anglaise*, on aimait à la *Belle Viande*, on ripaillait rue de la Crevaillle dans l'abandon de la victoire, l'insouciance du moment...

L'armateur, chez lui, faisait ses comptes, se frottait les mains, et devant l'amas des splendeurs rapportées : lingots, pièces d'or, soieries, tissus, café, thé, sucre, épices, cherchait déjà le moyen de rogner et la dîme et l'impôt royal.



Cependant, outre la gloire militaire, le Roi n'y perdait pas, comme peuvent en témoigner les annoblissements de Jean Porée de Chaubœuf, de Noël Danycan, de René Moreau de Maupertuis, de Luc Trouin de la Barbinais, de Gilles Lebrun de la Franquerie, de Yves Garnier du Fougeray et de Duguay-Trouin.

Ces annoblissements sanctionnaient des états de services d'un grand... rapport pour la Couronne à n'en vouloir prendre pour exemple que le seul Duguay-Trouin : 200 navires de course et 300 navires marchands pris à la date de 1709, où il reçoit ses lettres de noblesse.

Pour tous, hélas, cela ne se soldait pas d'aussi belle façon, le savaient les filles qui allaient mettre cierge à Notre-Dame de la Grande Porte, les estropiés et les captifs gémissants sur les pontons anglais.

Néanmoins, ces gens repartaient, ardents, vers l'aventure, ivres de bataille et, il faut bien le dire, de sang. Comptant pour peu le leur, ils y allaient joyeusement pour faire couler celui des autres. C'est d'Alain Porée que l'on dit qu'ayant reçu une blessure nécessitant une opération immédiate, il fait appeler son chirurgien, défaillant et ignorant, lui ordonne de le charcuter, suivant les directives qu'il puise lui-même dans un traité d'anatomie.

On pourrait citer des quantités de traits de ce genre qui rehaussent la Course aux yeux de ceux qui voudraient n'y voir qu'une sorte de piraterie. Saint-Malo l'a élevée presque à la hauteur d'une institution d'État, par le nombre de bâtiments

armés : 160 sous Louis XIV, 194 sous Louis XV, 72 sous Louis XVI, 129 sous la République et l'Empire, et par le nombre imposant de ses armateurs.

Pour ne citer que les plus connus parmi ces derniers : Baré de la Porte, Blaise de Maisonneuve, Briand de la Ville-Robert, Chateaubriand, Chateaubriand-Des Touches, Clémenceau, Danycan de la Cité, Dufresne de Pontrieux, Dugué-Trouin, Eon de la Villebague, Eudes Dessaudrayes, Grout de Boissougé, Hingant de Saint-Maur, Jallobert, La Chambre, La Chambre du Verger, Le Fer du Flachet, Magon du Boisgarin, Magon de Coëtisac, Magon de la Blinaye, Magon de la Lande, Magon de la Vieuxville, Magon de la Ville-Hucher, Marion de Beauregard, Marion de la Briantais, Mesle de Grandclos, Miniac de la Villeneuve, Moreau de Maupertuis, Offray de la Mettrie, Offray du Bourg, Picot de Closrivière, Porcon de la Barbinais, Porée, Porée de Chaudebœuf, Porée du Breuil, Porée du Parc, Pradère-Niquet, Robert de la Mennais, Roux et des Saudraies, Surcouf, Trouin de la Barbinais.

A la suite des corsaires du Grand Siècle, les Bouvet, Danycan et les Magon tinrent haut dressé le pavillon malouin pour le transmettre aux derniers écumeurs du commerce anglais, les ultimes corsaires de l'histoire, ceux de la Révolution et de l'Empire. Ceux-ci, notre marine d'escadre inexistante par le manque de cadres, continuèrent la guerre isolément, les Sauveur, Debon, Durubbe, Capel, Dufranc, Legué, Boishamon, Guillemain, Pierre Dupont, Cochet, Arondel, Garnier, Le Menu,

Le Nouvel, Gonidec, Leroux, Pottier, Rosse, Niquet — le fameux qui fricassait des piastres dans une poêle pour les jeter au peuple les jours de bonne prise — et enfin, celui qui les domine tous, le roi, l'empereur des corsaires : Surcouf.

Dès 1793, la course malouine entre en action avec le *Malouin*, la *Jeune Emilie*, la *Républicaine*, le *Duguay-Trouin*, le *Furet*, les *Deux Frères*, la *Flore*, la *Delphine*, le *Tartare*, l'*Espérance*, l'*Amitié* et plus de cent cinquante autres qui suivront, armés par Saint-Malo ou Saint-Servan de 1802 à 1812.

L'arsenal de Saint-Servan reprend une activité jamais déployée jusqu'alors; il en sort les frégates : le *Piémontais*, la *Sultane*, la *Bellone* et les corvettes *Espiègle* et *Audacieux*, ainsi que plusieurs canonnières.

Le bilan de la Course se traduit par 180 navires perdus par l'ennemi, contre 65 par les Malouins.

La plus grosse part de ces succès revient à Surcouf glorieusement populaire de nos jours encore. Né à Saint-Malo le 12 Décembre 1773, Surcouf fit son premier voyage à 13 ans sur le caboteur *Héron*, après s'être initié au métier de marin par une enfance au pays cancalais, à Terrelabouët. Deux ans plus tard, il part pour les Indes avec l'*Aurore* de 700 tonneaux, capitaine Tardivet, comme élève-officier. Pris en estime par un lieutenant du bord, M. de Saint-Pol, ancien officier bleu de Suffren, il en reçoit des leçons d'art nautique et de navigation agrémentées de récits des campagnes du grand Suffren dans l'Inde.

Rapidement lieutenant, Surcouf navigue sur plusieurs bâtiments et à 20 ans obtient son premier commandement, le brick négrier *Créole*. Ce n'est qu'en 1795, commandant l'*Emilie*, de 180 tonneaux, armée de 4 pièces de 6 et 30 hommes d'équipage, qu'il commence sa carrière de corsaire. Par un exploit sans précédent, il s'empare dans l'océan Indien du *Triton*, enlevé à l'abordage malgré ses 26 pièces de 12 et ses 150 matelots.

Ce succès, suivi d'autres, lui valent bientôt un autre commandement, celui de la *Clarisse*, corsaire armé à Nantes par M. Cossin. Il fit avec plusieurs croisières fructueuses, mêlées de combats acharnés.

En 1799 enfin, un armateur de Bordeaux, Comte, lui donne à commander le plus fin voilier qu'on eut encore jamais vu sur mer : la *Confiance*, avec qui Surcouf allait couronner sa réputation déjà bien établie.

Le 7 Octobre 1800, il tombe sur le vaisseau de la Compagnie des Indes le *Kent* de 1.200 tonneaux, armés de 26 canons de 18 en batterie, 12 de 9 sur les gaillards, monté par 200 hommes et commandé par le capitaine Rivington, officier réputé. Sachant en outre qu'à bord le vaisseau transporte 250 soldats de l'armée régulière, Surcouf malgré l'infériorité numérique de ses 18 pièces de 12 et de son équipage de 150 hommes, Surcouf n'hésite pas à engager le combat et, après une manœuvre habile, réussit à aborder le vaisseau anglais. Et aussitôt, c'est l'assaut et la lutte : bras nus, pistolets à la ceinture, hache à la main, dans



le fracas de la canonnade. Les vergues deviennent passerelles ou trapèzes pour acrobates qui dégringolent de toutes parts sur les Anglais décontenancés. La lutte est sans merci, circonscrite par le champ clos flottant, tous les coups portent, pas de recul, aucun quartier n'est permis, le plus audacieux vaincra. Successivement le gaillard d'avant, le pont, puis la batterie tombent aux mains des Français, le capitaine Rivington est tué par une grenade lancée de la grande hune de la *Confiance*, enfin, après trois heures d'un combat d'une inégalité incroyable, sans précédent, le *Kent* est pris, son pavillon amené.

Ce fait d'arme inouï, dont la nouvelle se répand comme une trainée de poudre fait de Surcouf la terreur des Anglais de l'Inde. Des divisions légères croisent sur l'ordre du gouvernement britannique, pour s'emparer de celui qui est déjà le grand corsaire, le roi des corsaires. On va même en Angleterre jusqu'à promettre une prime d'un million de notre actuelle monnaie à celui qui le capturera.

Personne ne devait jamais y parvenir, Surcouf jouant de bonheur tout au long de sa carrière. En 1801, il se marie et semble vouloir abandonner la Course, comme il refuse au Premier Consul qui a voulu le voir, le grade de capitaine de vaisseau dans la marine militaire, préférant de beaucoup son indépendance.

Un des premiers chevaliers de la Légion d'Honneur, Surcouf s'adonne quelque temps à l'armement, puis repris par le démon de l'aventure,

il reprend, en 1806, le commandement du *Revenant*, de 192 hommes et 18 canons, avec lequel il fait encore quelques belles campagnes dans l'Inde, en 1807 et 1808. En 1809, il revient en France se consacrer désormais à l'armement. En 1810 le titre de baron de l'Empire, vient récompenser ces quinze années de glorieuse conduite.

Surcouf qui bénéficie d'une auréole de légende, un peu comme Napoléon, n'était pas seulement un guerrier intrépide, d'une bravoure incomparable. ayant sur ses hommes un ascendant unique, c'était aussi un matelot fini, un excellent marin à tous les points de vue. Manœuvrier hors de pair, il possédait une instruction supérieure à celle des autres capitaines du commerce. Il faisait couramment dans ses voyages le calcul de sa longitude par les distances lunaires, ce dont peu d'officiers étaient alors capables, en dehors des spécialistes. En sus de cela, franc luron, ardent, gai, il était vraiment un chef accompli, un chef de la classe des Suffren.

Napoléon qui se lamentait de ne pas avoir rencontré dans sa vie l'homme de mer qui eut épaulé son génie militaire, et qui avait grand dédain de ses cadres navals, portait beaucoup d'estime à son corsaire malouin. S'il l'avait écouté, il aurait transformé en corsaires, tous les vaisseaux de l'État. L'idée était peut-être bonne, mais depuis Trafalgar l'Empereur avait dit adieu définitivement à la puissance française sur les mers.

Il faut avouer qu'à cette époque, la guerre de course s'avérait impuissante à remplacer celle

d'escadre. Malgré leur courage et leur habileté, nos corsaires, traqués par les croiseurs anglais, finissaient par tomber les uns après les autres aux mains des Anglais. Et dans les pontons de Grande Bretagne s'entassaient nos malheureux marins. Les divisions de frégates elles-mêmes se voyaient peu à peu bloquées dans les ports. Notre pavillon avait disparu des océans.

Il faut donc savoir gré à l'histoire d'avoir donné à Saint-Malo une aussi belle fin à la Course que ce nom entré dans la légende : Surcouf, sur qui allait courir tant d'autres belles histoires... le parquet d'or, le duel, reflétant jusqu'à nous l'éclat de ces temps héroïques où régnait encore la Voile.

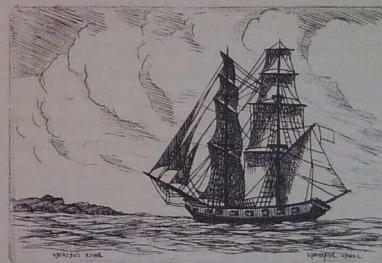


TABLE DES MATIÈRES

- Page I Les derniers grands voiliers, clippers, quatre-mâts,
terre-neuvas.
Existence des terre-neuvas.
- 3 Rivalités d'escadres voilières. Batailles navales contre
les Hollandais, les Anglais, les Espagnols et les
Barbaresques.
Guerres navales de Bretagne, de la Ligue et des
Protestants.
Les cinq sièges de la Cité et la République malouine.
- 21 Voyages à la découverte. Croisières géographiques.
Fondation, lutttes et perte des colonies.
Comptoirs commerciaux, trafic interlope de la Mer
du Sud.
La traite. La marine marchande malouine.
Armateurs malouins.
- 49 La Course, organisation administrative.
Visage de la Course par ses rois : Duguay-Trouin
et Surcouf.
Corsaires et armateurs malouins.

JUSTIFICATION DE TIRAGE

L'édition originale de cet ouvrage, non mise dans le commerce, entièrement réservée à des bibliophiles, a été tirée uniquement à 85 exemplaires, sur papier du XVIII^e siècle, filigrané aux marques de plus de trente papeteries, et provenant des livres de comptes et de bord des navires corsaires et marchands de Saint-Malo. Elle se compose de 4 exemplaires sur grand papier, avec une suite des premiers états, une suite coloriée, deux dessins originaux, numérotés de A à D ; 11 exemplaires, avec quelques premiers états, une suite coloriée, et deux dessins originaux, numérotés de I à XI, et de 70 exemplaires numérotés de 1 à 70.



DANIEL DERVEAUX 134

GALION DE ST-MALO VERS 1540



JANIEL DERVEAUX 66

UN VISEAU DE GUERRE
HOLLANDAIS XVIIe siècle



DANIEL DERVEAUX 1944

Corsaire de l'Empire



DANIEL DEVEAUX 1944

BATIMENT DE LA CIE DES INDES
FIN DU XVIIIe SIECLE



DANIEL
DERVEAD
1944

Fregate fin du
XVIIIe siècle



DANIEL JERVEAUX 69

VAISSEAU DU XVIIIe Siècle

