

Dominique Le Brun

Surcouf

Le Tigre des mers

Tallandier

Surcouf

DU MÊME AUTEUR

- Charcot*, Paris, Tallandier, 2021.
- Les Pôles. Une aventure française*, Paris, Tallandier, 2020.
- Les Grands Navigateurs de Saint-Malo*, avec Benoît Colnot, Saint-Malo, Éditions Cristel ; « Tableaux d'histoire bretonne », 2019.
- Bougainville*, Paris, Tallandier, 2019.
- Éloge passionné des navigateurs*, Paris, Philippe Rey, 2019.
- La Méduse, les dessous d'un naufrage. Les survivants témoignent*, Paris, Omnibus, 2018.
- Arctique, l'histoire secrète. De Pythéas à Poutine, un combat de 2 500 ans*, Paris, Omnibus, 2018.
- C'est pas la mer à boire !*, Paris, Éditions du Trésor, 2018.
- Antarctide. Le continent qui rendait fou. D'Aristote à Amundsen, 2 000 ans de quête*, Paris, Omnibus, 2017.
- Vauban. L'inventeur de la France moderne*, Paris, Vuibert, 2016.
- Pirates, histoires vraies. Des Barbaresques à l'affaire du Ponant*, Paris, Omnibus, 2016.
- La Vérité sur la Bounty. Les mutins témoignent*, Paris, Omnibus, 2015.
- Les Naufragés. Témoignages vécus (xvii^e-xx^e siècle)*, Paris, Omnibus, 2014.
- Quai de la Douane*, Bordeaux, Le Télégramme, 2014.
- De la piraterie au piratage. La fascination de la transgression*, Paris, Buchet-Chastel, 2013.
- La Malédiction Lapérouse (1785-2008). Sur les traces d'une expédition tragique*, Paris, Omnibus, 2012.
- Moi, Garneray, artiste et corsaire...*, Paris, Omnibus, 2012.
- Pirates et gentilshommes de fortune*, Paris, Omnibus, 2011.
- Le Roman des pôles*, Paris, Omnibus, 2008.

Dominique Le Brun

Surcouf

Le Tigre des mers

Tallandier

Cartes : © Légendes Cartographie/Éditions Tallandier, 2022

© Éditions Tallandier, 2022
48, rue du Faubourg-Montmartre – 75009 Paris
www.tallandier.com

ISBN : 979-10-210-4711-2

PROLOGUE

Sous l'effet de la surprise et de la douleur, le préfet de discipline lâche le gamin qu'il a immobilisé au sol pour le fouetter. Avant le premier coup de badine, le chenapan lui a mordu le mollet jusqu'au sang. Sans laisser à l'abbé le temps de comprendre ce qui lui arrive, le jeune garçon se redresse, remonte sa culotte et détale. Rien ni personne ne peut l'arrêter. Il saute par la fenêtre de la salle de classe, file à travers les cours de récréation et passe le porche du collège sous les yeux ahuris du concierge. Le voici disparu dans Dinan. Quelques instants plus tard, il franchit les remparts pour dévaler vers le port où, par le Vieux Pont, il gagne l'autre rive de la Rance. La liberté, enfin ! L'enfant s'éloigne dans la campagne déserte. Coupant par les champs, les pâturages et les vergers de pommiers, il se dirige vers Cancale où sa famille possède une métairie. Ce gamin de douze ans qui cavale au creux des chemins s'appelle Robert Surcouf.

Sous un ciel lourd, gris de plomb, le fugueur grelotte : il s'est enfui sans autres vêtements que ceux qu'il portait en classe. Et en ce mois de décembre 1785, voici maintenant qu'il neige à gros flocons. On n'y voit plus à dix mètres. Bientôt, les fondrières disparaissent sous

un manteau blanc où le garçon se tord les pieds. Entre Dinan et Cancale, on mesure 27 kilomètres au plus court. Comment Robert Surcouf les parcourt-il sans se perdre ? Mystère. On ne connaît que la fin de l'épisode. Non loin du lieu-dit Terrelabouët, des pêcheurs qui remontent du port de la Houle vers les hauteurs de Cancale butent sur une forme allongée en travers du chemin, déjà noyée dans la couche de neige épaisse. C'est un enfant, inconscient. Ils reconnaissent un fils Surcouf. Ils l'emportent en courant à la métairie. Devant la grande cheminée, le corps dégouline de neige fondue et de glace. On déshabille le gamin, on le frictionne à l'eau-de-vie de cidre et dès qu'il paraît revenir à la vie, on lui fait boire du lait brûlant renforcé de la même gnole. Une fois soigné de l'extérieur et de l'intérieur, on enferme l'enfant dans un lit clos sous une montagne de couvertures.

Le petit Robert Surcouf aurait dû mourir de froid et d'épuisement, de grippe ou de bronchite, de tous les maux qui tuent en hiver. Il s'en sort en pleine forme, prêt à affronter l'ire parentale pour affirmer sans détour qu'il ne retournera pas chez les prêtres et exiger qu'on lui trouve un embarquement. On peut imaginer la réaction du père. « À ton aise, tu ne sais pas ce qui t'attend. Puisque le collège¹ n'a pas su te dresser, la mer le fera. » Dans les ports de la Manche, on connaît bien le sort des malheureux gamins qui, à l'époque de la voile, embarquaient à l'âge de douze ans : un cauchemar au

1. À propos des collèges : en Bretagne, ces établissements scolaires tenus par des ecclésiastiques ont toujours eu la réputation de ramener n'importe quel garnement à la sagesse.

PROLOGUE

quotidien... Quelques mois plus tard, Robert Surcouf embarque sur un petit navire armé au commerce. Mais à bord du brick le *Héron*, ni la mer ni le capitaine n'auront à mater le jeune Robert ainsi que l'envisageait son père. Car le gamin supposé intenable adhère à une discipline dont il a saisi tout de suite le caractère indispensable et juste. Avec l'assiduité du parfait bon élève, il apprend le métier de marin. Car depuis toujours, en effet, le garnement n'avait qu'un but : naviguer ! Le temps n'est plus si éloigné où Robert Surcouf, devenu corsaire, terrorisera la marine anglaise.

Cette course insensée sous la neige est la première aventure attribuée à Robert Surcouf ; « attribuée », car elle relève plus de la tradition orale que de la vérité historique. Préfigurant une destinée peu commune, cet exploit interroge déjà. Comment et pourquoi la carrière du corsaire malouin a-t-elle donc pris une dimension héroïque aussi durable ? On pourrait proposer un début de réponse en établissant un parallèle entre Robert Surcouf et le personnage d'Astérix le Gaulois. Goscinny et Uderzo ouvrent chacun de leurs albums sur une phrase culte bien connue. Et un pastiche remplaçant les guerriers gaulois par les corsaires malouins donnerait ceci :

Nous sommes entre la Révolution française et le Premier empire. Tous les océans sont contrôlés par la marine anglaise. Tous ? Non ! Un port peuplé d'irréductibles corsaires inflige encore et toujours des pertes cuisantes aux maîtres des mers. Et la vie n'est pas facile pour les vaisseaux de la Compagnie anglaise des Indes orientales.

Tout comme Astérix le Gaulois se dresse en héros contre l'envahisseur romain, Robert Surcouf et les corsaires² de Saint-Malo relèvent le flambeau d'une marine française alors déliquescence. Les idées de liberté et d'égalité nées de la Révolution française ont eu un effet néfaste sur la flotte républicaine. Imagine-t-on qu'en 1790, dans le port militaire de Brest bloqué par une grève générale, la Société des amis de la Constitution exerce un commandement dans les bureaux de la marine et place des commissaires politiques à bord des navires de guerre ? Ainsi institutionnalisée, l'indiscipline conduit les officiers de marine à démissionner les uns après les autres ; les deux tiers d'entre eux émigrent ! Privée de cadres, la marine militaire devient inopérante pour longtemps. Lorsque l'Europe monarchiste se coalise contre la France républicaine, un sursaut militaire est certes possible sur terre, construisant une légende révolutionnaire au pied du moulin de Valmy³. Mais il n'en va pas de même sur la mer. La Royal Navy empêche les vaisseaux français de sortir des ports. Et lorsqu'une flotte de guerre finira par renaître enfin, ce sera pour connaître deux lamentables désastres. Le premier survient en 1798 à Aboukir, alors que le Directoire décide de menacer les possessions

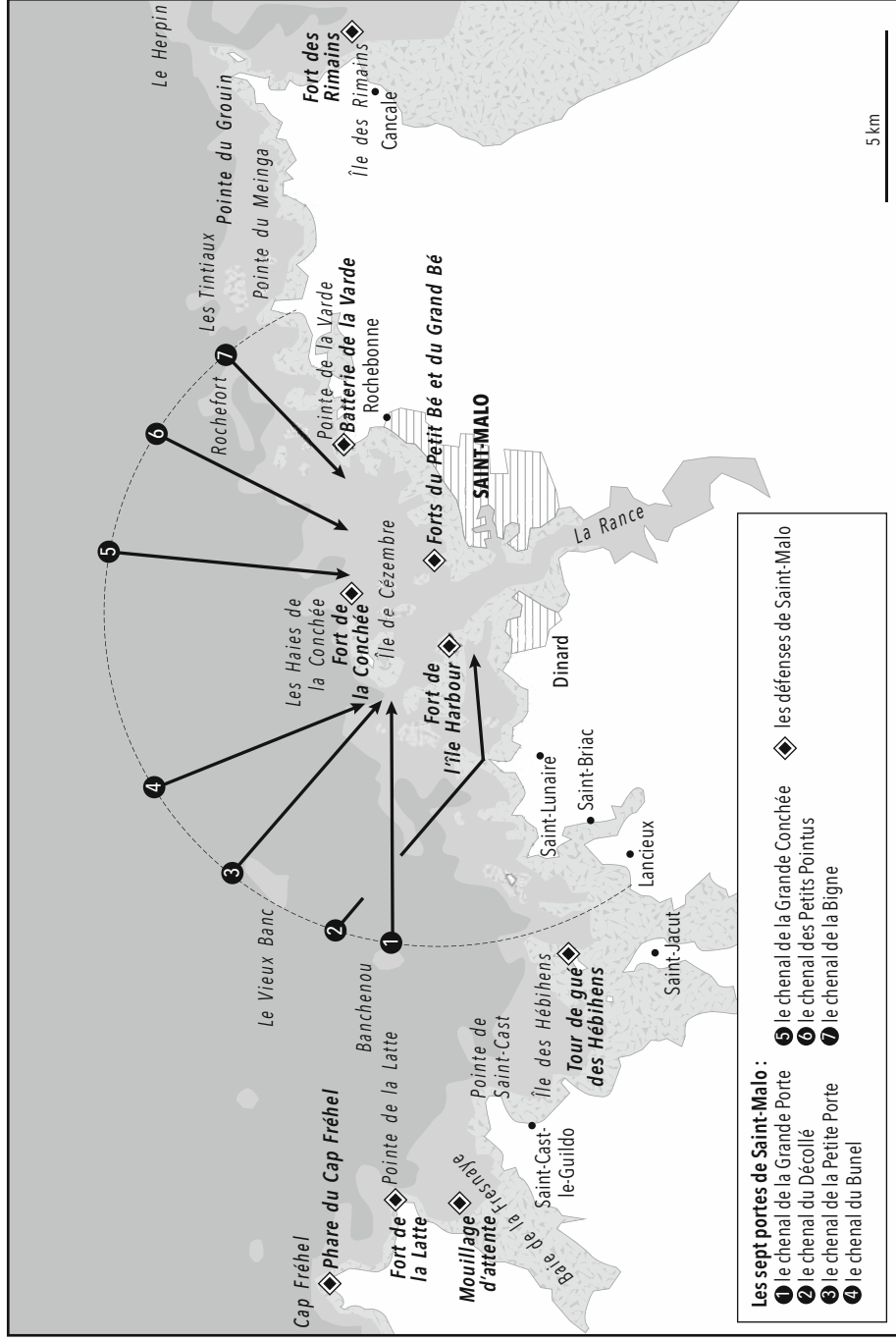
2. Les corsaires étaient des marins civils ayant reçu une habilitation officielle pour s'attaquer aux navires des nations avec lesquelles le pays se trouvait en guerre.

3. On se souvient comment, le 20 septembre 1792, les généraux Kellermann et Dumouriez stoppent l'armée prussienne près de Valmy, village champenois situé à 160 kilomètres de Paris. En plaçant au premier plan de son tableau un immense moulin à vent, Horace Vernet fait d'un simple élément du décor un symbole de la victoire.

PROLOGUE

anglaises d'Orient en envoyant un corps expéditionnaire en Égypte. Le 27 juillet, la flotte qui a débarqué l'armée de Napoléon Bonaparte se trouve au mouillage à Aboukir, quand une escadre anglaise, commandée par Horatio Nelson, lance une attaque audacieuse. Sur les 17 unités françaises, seules 4 en réchappent. La seconde catastrophe est la bien connue bataille de Trafalgar, en 1805. Une escadre franco-espagnole de 40 bâtiments dont 33 vaisseaux de ligne est défaite par une escadre anglaise de 32 bâtiments dont 27 vaisseaux de ligne. Largement inférieure en nombre et en force, cette dernière obtient pourtant la victoire grâce à la tactique mise en œuvre par le même Nelson. Devant ces défaites accablantes, le patriotisme français trouve une consolation en apprenant que des corsaires français héroïques harcèlent les navires ennemis, allant jusqu'à exercer un véritable contrôle sur le trafic maritime en océan Indien. Un certain Robert Surcouf, de Saint-Malo, accède même au rang de héros national lorsque sa tête est mise à prix par les autorités anglaises. Ce diable de corsaire ne s'est-il pas emparé d'un fleuron de la Compagnie britannique des Indes orientales en se battant à un contre trois ? Avec la prise du *Kent*, le 7 octobre 1800, Robert Surcouf devient une légende vivante. Il n'a pas encore trente ans.

Chenaux et défenses de Saint-Malo



AVANT ROBERT SURCOUF,
QUATRE GÉNÉRATIONS
DE MARINS MALOINS

1645-1773

Robert Surcouf possède sa statue sur les remparts de Saint-Malo, en retrait de la tour Bidouane où, aux temps de la guerre de course, on entreposait la poudre à canon. Le bras droit tendu vers le large, le fourreau du sabre au poing gauche, prêt à dégainer, le capitaine corsaire entraîne ses hommes à l'abordage d'un navire imaginaire⁴. D'autres marins fameux lui tiennent compagnie un peu plus loin. Jacques Cartier (1491-1537), le découvreur du Canada, se dresse au timon de son navire, la barbe au vent, dominant les anciens canons de marine du bastion de la Hollande. Et sur le bastion Saint-Louis, René Duguay-Trouin (1673-1736), autre corsaire célèbre, se présente dans une pose plus élégante qu'héroïque : ne

4. La statue de Surcouf est un bronze signé d'Alfred Caravanniez (1855-1917) et fondu chez Barbedienne.

fut-il pas nommé chef d'escadre par Louis XIV ? Il faut signaler aussi, au pied des remparts, sur le rond-point de la Bourse, Bertrand François Mahé de La Bourdonnais (1699-1753) qui fit de la Réunion et de Maurice des îles prospères. Maurice, qui s'appelait alors Isle-de-France⁵, fut le port d'attache de Robert Surcouf pendant la dizaine d'années où il navigua dans l'océan Indien.

Les Surcouf sont une vieille famille malouine puisque leur installation sur « le Rocher », pour employer l'expression dont usent les anciens pour désigner la cité intra-muros, se situe vers 1640. Notre héros est le cinquième Robert d'une lignée de navigateurs, pêcheurs, corsaires, armateurs ou négociants. Avant lui, quatre générations de personnages hauts en couleur composent une saga romanesque dont les péripéties se succèdent sur toutes les mers. On y voit la fortune des Surcouf se construire tantôt à bord d'un bâtiment corsaire en croisière à l'ouvert de la Manche ou en plein océan Indien ; tantôt lors d'une expédition contrebandière au Pérou *via* le cap Horn ; ou encore sur un morutier à Terre-Neuve ; mais aussi sur le plancher des vaches breton, lorsqu'il s'agit de négocier l'achat d'un arpent de terre où les conditions d'un fermage dans la campagne du Clos-Poulet, comme on appelle le pays qui s'étend sur la rive droite de la Rance entre Saint-Malo, Châteauneuf et Cancale. De fait, en administrateurs prudents et qui plus est, originaires du bocage normand, les Surcouf bâtissent leur patrimoine sur des fondations bien terriennes.

Pourtant, la tradition attribue aux Surcouf une ascendance irlandaise, croyance d'autant mieux établie qu'elle

5. Orthographe qui avait cours à l'époque.

a pour origine un descendant du corsaire : le sous-préfet Robert-Auguste-Emmanuel Surcouf (1845-1931), petit-fils de Noël Surcouf, le frère benjamin de Robert. Dans *Un corsaire malouin, Robert Surcouf, d'après des documents authentiques*, publié à la librairie Plon en 1890, celui qui signe « Robert Surcouf, ancien préfet », évoque « une noble maison d'Irlande venue en France dans le xvii^e siècle, au moment des troubles de la révolution d'Angleterre ». Il est exact que, vers 1650, Saint-Malo accueillit des Irlandais fuyant les massacres alors perpétrés par les soudards de Cromwell. Toutefois, on peut s'interroger sur l'étymologie de ce patronyme *a priori* fort peu gaélique. Mais aussi pourquoi le préfet aurait-il été se chercher des origines dans la verte Érin ? Sans doute peut-on rapprocher cette lubie d'un mouvement culturel très en vogue à l'époque où Robert-Auguste-Emmanuel Surcouf rédige la biographie de son grand-oncle : la celtomanie. En Bretagne, cette mode prend la forme d'une démarche particulière, le panceltisme qui met en évidence le tronc culturel commun que la péninsule armoricaine partage avec l'Irlande, la Cornouaille anglaise, le pays de Galles et l'Écosse. Au moment où à Saint-Malo le biographe s'invente de lointaines origines irlandaises, des cercles celtisants de Rennes décident que la forêt de Paimpont, distante de trente kilomètres, n'est autre que la mythique forêt de Brocéliande, le théâtre de la légende du roi Arthur. Fins connaisseurs des romans de chevalerie, mais peu soucieux de vérité historique et ne craignant pas l'anachronisme, ils jouent aux archéologues. Avec une naïveté qui n'a d'égale que leur acharnement, ils fouillent les futaies en quête de mégalithes que leur imagination

fertile identifie comme étant la maison de Viviane et le tombeau de Merlin l'Enchanteur ; une source qui laisse régulièrement échapper de grosses bulles de gaz ne peut être que Barenton, la fontaine de jouvence, et les rochers acérés couverts de lichens jaunes et orange deviennent les flammes qui encerclent le Val-sans-Retour... Le plus extraordinaire est que cette toponymie créée de toutes pièces est aujourd'hui devenue officielle ! C'est donc sans doute pour rehausser encore le prestige de son héros que le biographe lui attribue une ascendance celtique noble qui, à l'époque, reste fort prisée. Par la suite, la fascination que l'Irlande exerce sur la Bretagne celtisante pendant tout le ^{xx}^e siècle n'encourage personne à s'interroger. C'est pourquoi les auteurs qui écrivent leur propre hagiographie de Surcouf n'hésitent pas à reprendre l'information. Certains vont même jusqu'à l'embellir en apparentant les ancêtres des Surcouf à ceux de Mac-Mahon, le premier président de la Troisième République⁶ ! Toutes anecdotes qu'elles paraissent, ces exagérations sont révélatrices du mythe qui s'est développé autour de Robert Surcouf dès la seconde moitié du ^{xix}^e siècle.

6. Dans *Surcouf, sa vie, la guerre de course* (Paris, Société d'éditions géographiques, maritimes et coloniales, 1951), Michel Bourdet-Pléville affirme que la famille Surcouf était « apparentée à divers princes locaux ainsi qu'aux Mac-Mahon, qui devaient donner à la Troisième République son premier président ».

LES SURCOUF ONT DES VIKINGS POUR ANCÊTRES

Il aura fallu attendre 1974 pour que quelqu'un enfin s'interroge. Cela survient à l'occasion d'une exposition organisée par le musée de Saint-Malo : « Surcouf en son temps ». À la lecture d'un cartel de cette exposition, remarquablement documentée par ailleurs, un historien sans *a priori*, Foulques Josseaume, s'étonne des origines irlandaises attribuées au corsaire sans le moindre élément de preuve convaincant. Poussé par la curiosité, il mène son enquête. Sachant que le premier Surcouf connu à Saint-Malo était un certain « Marin Sourcou », arrivé marié et qui eut des enfants à partir de 1645, il oriente ses recherches vers tous les registres susceptibles de contenir ce nom. C'est ainsi que, dans les archives de l'hôpital général de Saint-Servan⁷, il trouve le décès, à l'âge de quatre-vingt-un ans, de Marin Sourcou, originaire de Sortosville, une paroisse de l'évêché de Coutances, dans la Manche. La consultation des cartes détaillées de la région lui fait découvrir l'existence de deux Hameau Surcouf distants de quelques kilomètres, l'un sur la commune de Sortosville-en-Beaumont et l'autre aux Moitiers-d'Allonne. Sur place, il apprend de plus que le « f » ne se prononce pas, ce qui explique le Sourcou des registres de Saint-Servan.

Par la suite, Christophe James, un autre passionné, précisera que, dans le Cotentin, les noms s'achevant par

7. Saint-Servan, Paramé et Saint-Malo se touchent, les trois communes ayant fusionné en 1967.

« ouf » (Marcouf, Ernouf, Ozouf...) sont d'origine scandinave. Pour lui, Surcouf viendrait de Svarthofdi, et se traduirait par « tête noire ». Si on tient donc à attribuer à Robert Surcouf une ascendance plus ancienne que malouine et normande, c'est vers les vikings qu'il faut se tourner, et non vers les Irlandais⁸. En fait, avec leurs origines normandes, les Surcouf rejoignent tout simplement le clan des grandes familles d'armateurs malouines, tels les Danican, les Pitot, les Deshaies... elles aussi originaires du Cotentin.

Marin Surcouf a une trentaine d'années lorsqu'il quitte Sortosville. De lui, on ne sait rien, sauf qu'il est alors marié et déjà père de deux enfants : Charlotte et Robert. Il s'agit vraisemblablement d'un ouvrier agricole démuné du moindre bien, qui espère trouver « à la ville » une vie meilleure que celle offerte par la campagne normande. Résidant non loin de la mer, il a sûrement entendu parler de Saint-Malo. On peut imaginer que les possessions du ménage tiennent dans deux baluchons ; en tout cas, la petite famille n'a qu'à marcher jusqu'au port de Carteret, à moins de dix kilomètres, pour trouver un bateau qui se rend à Saint-Malo. Quarante-cinq milles nautiques seulement séparent les deux ports, mais le voyage fait traverser, entre l'île de Jersey et le Cotentin, des zones de hauts-fonds où les récifs abondent, avec des courants de marée puissants et des brouillards fréquents. C'est

8. Les enquêtes de Foulques Josseume et de Christophe James ont fait l'objet de communications dans les *Annales de la Société d'histoire et d'archéologie de l'arrondissement de Saint-Malo* en 1975 et 1995. Ces deux ouvrages sont consultables sur Gallica.

AVANT ROBERT SURCOUF, QUATRE GÉNÉRATIONS...

sans doute pourquoi cette route maritime porte un nom inquiétant : le passage de la Déroute. Nul ne connaît les inévitables péripéties du voyage, mais le fait demeure que les Surcouf arrivent à bon port.

GENS DE MER DÈS LA PREMIÈRE GÉNÉRATION

On ne sait pas non plus comment Marin Surcouf fait vivre sa famille à Saint-Malo, mais trois garçons y naissent. Par ailleurs, son décès à quatre-vingt-un ans, un âge fort avancé pour l'époque, autorise à conclure qu'il n'a pas vécu dans une misère totale. Des enfants, on ne connaît le sort que de deux d'entre eux. Robert (premier à porter ce prénom, 1642-1683) et André (1645-1701) qui naviguent comme matelots calfats, entre autres sur des bâtiments corsaires. Avec ces deux garçons, les Surcouf se tournent vers la mer. Et c'est avec le fils de Robert que la famille va s'élever de plusieurs marches d'un coup dans la société malouine.

J'évoque donc ici Robert Surcouf deuxième du nom, celui qu'on appellera par la suite Robert Surcouf, sieur de Maisonneuve. La précision importe, car avec ce deuxième Robert Surcouf, nous découvrons la complexité souvent inextricable des familles malouines. Il faut donc savoir que « sieur de » n'est pas un titre nobiliaire : suivi du nom d'une terre, cet ajout au patronyme permet simplement de distinguer les différentes branches d'une famille, à une époque où les prénoms varient fort peu. Ainsi, dans la dynastie Surcouf, les Robert, les Charles et les Joseph,

SURCOUF

seuls ou associés dans des ordres variés, composent de génération en génération un redoutable casse-tête.

Né en 1671, Robert Surcouf n° 2 se retrouve orphelin à l'âge de douze ans ; pour gagner sa vie, il embarque et connaît une carrière fulgurante puisque, à vingt ans, il commande un bâtiment corsaire de seize canons ! À l'époque, si les mousses de douze ans ne sont pas rares, les capitaines de vingt restent tout de même des exceptions. Or, ce n'est là que le début d'une riche carrière. En 1697, son mariage avec la fille d'un sieur de Maisonneuve l'autorise à se distinguer des autres Surcouf par une particule. On lui confie par la suite un 24 canons qui connaît de bons résultats en course : le *Comte de Toulouse*. Pourtant, son armateur décide de cesser ses activités corsaires afin d'envoyer son bâtiment dans la mer du Sud⁹ pour une expédition de commerce avec les colonies espagnoles d'Amérique. Le navire est alors rebaptisé *Danican*, du nom de son principal actionnaire.

LA PROSPÉRITÉ MALOINE

TIENT AUX NÉGOCIANTS PLUS QU'AUX CORSAIRES

L'aventure du *Danican* illustre l'histoire véritable de Saint-Malo. En effet, une idée reçue d'autant plus tenace que flatteuse veut que la prospérité malouine soit née de la guerre de course. En réalité, ce ne sont pas les corsaires

9. À l'époque, prenant pour référence l'isthme de Darien, les cartes mentionnent la mer du Nord qui correspond à l'actuelle mer des Caraïbes, et la mer du Sud qui n'est autre que l'océan Pacifique.

qui ont fait la fortune de leur cité, mais les négociants. L'histoire est la suivante. Au Moyen Âge, Saint-Malo-en-l'Isle se présente comme un rocher nu que la mer entoure à chaque marée haute. Sa première richesse est de posséder des reliques de Malo, l'un des sept saints fondateurs de la Bretagne ; on y vient en pèlerinage et ce tourisme avant l'heure présente déjà quelque rentabilité. Mais au ^{xii}^e siècle, l'évêque Jean de Châtillon, visionnaire, imagine pour Saint-Malo-en-l'Isle une organisation politique et administrative destinée à lui assurer la prospérité et l'indépendance, vis-à-vis des ducs de Bretagne aussi bien que des rois de France. Vers 1150, il établit une co-seigneurie entre l'évêque et un chapitre de chanoines associés aux revenus de la cité, le principal des bénéfices provenant de la location du sol malouin à des occupants laïques. Et qui seront ces habitants ? Justement, la cité adopte un statut juridique particulier : celui de *minihiy*, c'est-à-dire un lieu où les proscrits trouvent droit d'asile. Cela y attire sans doute des délinquants, mais aussi des personnages d'origines très diverses. Et comme chacun le sait : une population cosmopolite développe toujours une intense activité commerciale. La question se pose dès lors de savoir quelle richesse économique les Malouins pourraient exploiter. Ce sera tout simplement leur remarquable savoir-faire d'hommes de mer. Avec ses récifs innombrables, ses marées puissantes, ses courants impétueux et ses tempêtes fréquentes, la baie de Saint-Malo figure parmi les côtes où la navigation cumule toutes les difficultés. Celui qui a appris à naviguer devant Saint-Malo peut s'aventurer sans crainte sur toutes les mers du globe.

Peu à peu, les Malouins mettent des navires et des équipages à la disposition des grandes cités marchandes européennes. Puis, de simples transporteurs, ils deviennent négociants eux-mêmes. De fait, pour qui possède navire et équipage, il suffit de disposer d'un petit capital pour aller acheter, là où elle ne vaut pas cher, une marchandise qu'on revendra avec un gros bénéfice là où la demande est forte. Saint-Malo établit ainsi des rapports réguliers avec Hambourg et Lübeck ; plus tard, ce seront Lisbonne, l'Andalousie et Madère. C'est l'Espagne qui fera la fortune des négociants-armateurs malouins.

Depuis le ^{xvi}^e siècle, la couronne espagnole impose son monopole absolu sur le commerce avec les colonies d'Amérique du Sud, des convois de galions appelés « flottes d'Espagne » faisant la navette entre Cadix et l'Amérique du Sud. À l'aller, ils emportent des marchandises venant non seulement d'Espagne, mais encore d'Angleterre, de France et de Hollande. Et les armateurs malouins se sont fait une spécialité de livrer à Cadix des produits venant de toute la France ainsi que des autres pays européens. La Casa de Contratación, organisme chargée de gérer le monopole espagnol, n'achète pas ces marchandises. Elle les prend en dépôt en tant qu'intermédiaire, se payant au passage d'un pourcentage sur les valeurs négociées. En pratique, une flotte d'Espagne appareille chaque printemps de Cadix pour être de retour dix-huit mois plus tard. Saint-Malo envoie alors des navires à Cadix, afin de toucher les parts de bénéfices sur les ventes des marchandises qu'ils ont livrées à leur précédent passage. Ils ramènent de la sorte de l'or et de l'argent ainsi que diverses marchandises : vins, huiles et fruits séchés

d'Espagne ; mais aussi bois précieux et indigo d'Amérique. Arrive le moment où les négociants malouins se disent qu'il serait possible d'expédier des marchandises directement en Amérique du Sud. En effet, les colonies espagnoles ne demandent pas mieux que de braver le monopole de la Casa de Contratación dont les prix de vente sont exagérément élevés. De plus, l'Espagne n'a pas les moyens d'envoyer au Chili ni au Pérou des bâtiments de guerre qui joueraient le rôle de douaniers. C'est ce trafic de contrebande, connu sous le terme « commerce interlope », qui va apporter à Saint-Malo une prospérité insolente. Au XVIII^e siècle, ses négociants ne traitent-ils pas quasiment d'égal à égal avec le roi et ses ministres ? Car les Danican de l'Épine, les Danican de la Cité et les Danican du Rocher ; les Magon de la Lande et les Magon de la Chipaudière ; les Fer de Beauvais, les de La Haye et bien d'autres encore contribuent régulièrement à renflouer le Trésor royal. À la cour de Versailles, on les connaît et on les envie.

À L'ORIGINE DE LA FORTUNE FAMILIALE :
ROBERT SURCOUF DE MAISONNEUVE

En 1705, lorsque Robert Surcouf de Maisonneuve appareille de Saint-Malo, la pratique du commerce interlope est toute nouvelle encore. Les premiers voyages vers les colonies espagnoles d'Amérique du Sud se sont effectués *via* le détroit de Magellan. Mais en 1703, le navigateur malouin Alain Porée (1665-1730) a été le premier à délaisser cet itinéraire, préférant passer par le cap Horn.

Il a choisi d'affronter des tempêtes monstrueuses sur une mer déchaînée plutôt que de se fourvoyer dans un dédale de chenaux où la navigation s'avère en définitive tout aussi dangereuse. En effet, le détroit est balayé par des vents souvent de face, avec des rafales aussi violentes que soudaines. De plus, des courants de marée impétueux menacent à tout moment d'emporter le navire vers des hauts-fonds. L'expérience de Porée, positive quoique rude, amène les autres capitaines malouins à suivre son exemple. Les négociants savent par ailleurs qu'avec des toiles de Bretagne pour seules marchandises à proposer, les premiers marchands à toucher les colonies espagnoles ont déjà fait des profits inespérés. Les suivants sont bien mieux achalandés, ajoutant aux toiles des cordages, de la dentelle, des broderies, des perruques, du petit outillage comme des couteaux, des ciseaux, des pointes, des aiguilles, et même des objets du culte comme les chapelets. Cette petite marchandise, une simple pacotille souvent, leur a coûté des sommes minimales, pour ne pas dire dérisoires, tandis qu'en Amérique du Sud, elle leur est payée en argent massif sous forme de barres ou de lingots.

En 1708, Surcouf de Maisonneuve ramène le *Danican* à son port d'attache. Payé au pourcentage sur les bénéfices du voyage, le capitaine se trouve du jour au lendemain à la tête d'une véritable fortune. Il met dès lors le sac à terre pour devenir négociant-armateur. À Saint-Malo, il n'est pas difficile de se lancer dans les affaires. Depuis toujours, préfigurant le capitalisme moderne, on y fonctionne en sociétés. En matière de commerce maritime, l'association de plusieurs partenaires offre un double avantage. D'abord, détenir des participations financières

les uns chez les autres permet de limiter les risques en diversifiant ses placements. À l'époque de la navigation à voile, les naufrages et autres fortunes de mer restent inévitables ; ainsi l'éventuelle perte d'un navire, au lieu de ruiner son unique propriétaire, devient un simple mauvais épisode financier pour chacun de ses nombreux armateurs. Ensuite, le fait de réunir les apports de plusieurs en un large capital unique permet de générer de plus gros profits pour chacun ; c'est ce que les financiers appellent l'« effet de levier ». Depuis le Moyen Âge, des dizaines et des dizaines de sociétés ont été créées par les négociants et armateurs malouins ; la plupart d'entre elles se déclarant ouvertes à tous ceux qui possédaient quelque argent à placer.

On peut se faire une idée de l'ascension sociale accomplie par Robert Surcouf de Maisonneuve en notant qu'en 1710, il emménage dans le quartier Saint-Thomas (vers l'actuelle rue Chateaubriand), là où résident les Magon de la Chipaudière et les Danican, les plus grosses fortunes de Saint-Malo. Il possède de plus une grande maison de campagne à Saint-Énogat dans le quartier du Tertre-Corbin¹⁰. En choisissant l'autre rive de la Rance comme villégiature, Surcouf se différencie des riches Malouins qui se font alors construire des maisons de campagne dans le Clos-Poulet. En effet, dans les années 1700, les 15 000 habitants qui s'entassaient dans un espace de deux kilomètres carrés rendent Saint-Malo-en-l'Isle invivable.

10. Saint-Énogat est aujourd'hui un quartier de Dinard, mais à l'époque, la station balnéaire n'existe pas ; elle sera créée par des Anglais dans la seconde moitié du XIX^e siècle.

Il n'existe pas de service d'évacuation des ordures ; les rues ne possèdent pas de caniveaux et leur tracé en chicanes empêche les courants d'air d'évacuer des miasmes inqualifiables. Les hôtels particuliers où les bourgeois aménagent des appartements somptueux ne manquent certes pas de prestige, mais leurs façades se dressent sur des bourniers putrides. Pour échapper aux senteurs fétides de la ville et pour se remplir les yeux de verdure, capitaines et armateurs construisent donc à la campagne de « belles maisons de plaisance » dont l'appellation familière « vide-bouteilles » indique l'usage courant. Peu à peu, leurs propriétaires ne viennent plus à Saint-Malo que pour affaires ; c'est pourquoi ces résidences se trouvent toutes à moins de deux heures à cheval de la ville. Les belles maisons de plaisance des riches malouins du XVIII^e siècle sont aujourd'hui appelées « malouinières ». Il en existe encore plus d'une centaine dans le Clos-Poulet, facilement reconnaissables à leur architecture caractéristique. Très sobres, elles se composent d'un corps de bâtiment rectangulaire à un étage et hautes mansardes, sous un toit à quatre pans, entre deux cheminées massives. Les façades, sévères du côté extérieur, sont symétriques à partir d'un axe de composition central, avec mansardes à l'aplomb des trois, cinq ou sept travées que dessinent de hautes fenêtres à petits carreaux. Elles sont crépies de blanc ou d'ocre sur une maçonnerie de moellons, tandis que les bandeaux, les encadrements des portes et fenêtres ainsi que les chaînons sont en granite. Côté jardin, la façade est plus riante, dotée d'un avant-corps central, parfois en hémicycle, qui permet à la pièce principale de bénéficier d'une vue élargie sur la verdure. Cet avant-corps

domine la perspective axiale d'un jardin à la française ; idéalement orné d'une pièce d'eau¹¹.

Le couple Surcouf de Maisonneuve et Bertranne Mallet a sept enfants dont trois atteindront l'âge adulte : Robert-Charles (dit Robert Surcouf n° 3), Bertrand et Hélène. Avec cette famille nombreuse, les Surcouf ne déparent pas sur le Rocher où les ménages comptent souvent jusqu'à dix enfants et plus. À son décès en 1720, la veuve de Robert Surcouf de Maisonneuve poursuit avec brio la conduite des affaires familiales, tandis que ses deux fils développent leurs propres sociétés. Lorsque son père disparaît, Robert Surcouf n° 3 devient chef de famille à l'âge de dix-huit ans. Lui n'a jamais navigué, mais il a été formé par son père au négoce et à la gestion d'un armement. Et son large esprit d'initiative lui inspire l'ajout d'un nouveau métier à ces activités : l'assurance des voyages et des marchandises d'autres armateurs. En 1728, il s'associe avec son frère Bertrand Surcouf, sieur de Boisgris, pour constituer la société Surcouffrères dont les intérêts sont diversifiés selon la meilleure tradition malouine : le commerce vers les Antilles, la Méditerranée et la mer du Sud ; un peu de traite négrière ; la morue à Terre-Neuve ; et des armements corsaires.

Car à Saint-Malo, la gestion d'un patrimoine « en bon père de famille » répond à quelques impératifs incontournables. Sur la base de participations croisées multiples avec des associés fiables, les capitaux sont placés dans des activités diversifiées, variables selon la situation géopolitique

11. Une malouinière typique, la Villebague, près de Saint-Coulomb, est ouverte à la visite.

que connaît le royaume de France. En temps de paix, l'activité principale reste le transport maritime et son pendant : le négoce. Mais celui-ci peut connaître des périodes plus ou moins fastes. Or, il existe une activité au rendement moindre peut-être, mais constant : la pêche à la morue à Terre-Neuve. Tous les négociants possèdent donc des parts dans des armements morutiers, lesquels détiennent un autre avantage encore : lorsqu'une période de guerre donne un coup de frein au négoce comme à la pêche, les terre-neuvas fournissent de parfaits équipages corsaires. S'étonne-t-on de l'intérêt économique de la pêche à la morue ? Il faut se souvenir de l'époque où, en France, en Italie et en Espagne, le maigre hebdomadaire imposé par la religion catholique faisait du vendredi « le jour du poisson ». La morue séchée ou salée ramenée de Terre-Neuve présentait alors l'avantage de se conserver indéfiniment tout en gardant une saveur appétissante. De plus, cette chair dense « tenait » sous la dent et au ventre. C'est d'ailleurs pourquoi elle devint un aliment courant dans les colonies françaises où elle permettait de nourrir les esclaves à bon compte¹². À Saint-Malo, la morue est d'un rapport supérieur à celui obtenu dans les autres ports de pêche, parce qu'elle est commercialisée sur des marchés particulièrement rémunérateurs. Ainsi, les ports du fond du golfe de Gascogne, entre Bordeaux et Bilbao, d'où les navires malouins rapportent du vin, de la laine des Pyrénées, du fer des Asturies et du sel. D'autres terre-neuvas franchissent même le détroit de Gibraltar pour toucher Alicante,

12. C'est ainsi que les acras de morue – beignets épicés – sont devenus des piliers de la tradition culinaire des Antilles et de la Réunion.

AVANT ROBERT SURCOUF, QUATRE GÉNÉRATIONS...

Valence, Marseille, Civitavecchia, Livourne, Gênes. Ceux-là reviendront chargés de vin, de fruits séchés, d'huile d'olive, d'alun... Tout ceci explique pourquoi la guerre de course, contrairement à l'image donnée par le slogan touristique « Saint-Malo, la cité des corsaires », n'a fait la prospérité de Saint-Malo que de manière temporaire et accessoire.

L'ÉPOUSTOUFLANTE RÉUSSITE DE ROBERT SURCOUF N° 3

C'est en suivant ces principes de prudente gestion, tout en prenant des risques rémunérateurs avec ses contrats d'assurance (eux-mêmes, bien sûr, mutualisés), que Robert Surcouf n° 3 et son frère consolident la fortune familiale. Vers 1740, ils conduisent régulièrement des affaires avec la famille Magon, ce qui les situe parmi les plus importants hommes d'affaires de Saint-Malo. Le signe le plus éclatant de la réussite de Robert Surcouf n° 3 est encore bien visible aujourd'hui. À la fin de sa vie en effet (il décède en 1756), il emménage au premier étage de l'un des deux grands hôtels particuliers qui font face à la porte Saint-Vincent, entrée principale de la ville. On ne sait malheureusement pas lequel ! De part et d'autre de la rue Saint-Vincent se dressent l'hôtel Vincent des Bassablons et l'hôtel White, tous deux également prestigieux. Il s'agit alors d'immeubles tout juste construits, résultats des accroissements que la ville a connus depuis 1700, lorsque des programmes immobiliers ambitieux ont offert d'excellents placements aux bénéfices apportés en partie par la guerre de course, mais surtout par le

commerce interlope dans la mer du Sud. Ces immeubles construits en pierre de taille et d'une sobriété presque militaire, ont été édifiés sur la précédente anse de Mer-Bonne où accostaient les navires. À Saint-Malo, rien alors n'est plus prestigieux que ce quartier neuf où voisinent bureaux, magasins et appartements.

Aujourd'hui encore, on peut parfaitement imaginer les lieux tels qu'ils étaient lorsque Robert Surcouf n° 3 armait des navires par dizaines : plus de 120 entre 1721 et 1756¹³ ! Les rez-de-chaussée, aujourd'hui occupés par le Café de Saint-Malo d'un côté de la rue Saint-Vincent et par des boutiques de l'autre, étaient séparés en deux par un comptoir où on accueillait les visiteurs. Ici, les écrivains de bord venaient déposer des listes d'avitaillement ; les capitaines consultaient des cartes et examinaient des instruments de navigation ; des armes aussi... De l'autre côté du comptoir, au pied de rayons tapissés de registres, les commis remplissaient consciencieusement les livres de comptes. Les marchandises de commerce courant (café, sucre, toile, plomb, fer, outils et appareils) étaient stockées dans des entrepôts et des caves répartis à travers toute la ville, car la place était comptée. Quant aux affaires importantes, elles ne se discutaient pas ici, mais dans l'appartement situé à l'étage.

Ces immeubles dont la surface au sol se situe entre 300 et 450 mètres carrés réservaient des appartements immenses. Côté Café de Saint-Malo, une porte monumentale à double

13. Les informations concernant les activités et les logements de Robert Surcouf n° 3 ont pour source l'étude approfondie de sa succession par Alain Roman, dont l'analyse figure dans *La Saga des Surcouf. Mythes et réalités*, un ouvrage primé par l'Académie de marine.