



Michel Vergé-Franceschi

SURCOUF

La fin du monde corsaire

PASSÉS/COMPOSÉS

Surcouf

DU MÊME AUTEUR

La Royale au temps de l'amiral d'Estaing, préface du duc de Castries, Paris, 1977. Prix Feydau de Brou de l'Académie française, 1978.

Les officiers généraux de la marine royale, thèse de doctorat d'État (1987), Paris, 1990, 7 vol., 3547 p.

Campagnes de mer sous Louis XIV, Paris, Tallandier, 1991.

Marine et éducation sous l'Ancien Régime, thèse de doctorat d'histoire (1980), Paris, CNRS, 1991.

Voiles et voiliers au temps de Louis XIV, en coll., Paris, Du May, 1992.

Abraham Duquesne, huguenot et marin du Roi-Soleil, Paris, France-Empire, 1992, rééd. 2015. Prix ACORAM 1993. Prix Meurand 1993. Prix Neptunia 1993.

Henri le Navigateur, un découvreur au x^v^e siècle, Paris, Le Félin, 1994. Réédité en coll. de poche.

Histoire de Corse. Le pays de la grandeur, Paris, Le Félin, 1996, 2 t. Couronné par l'Académie des sciences morales et politiques (2003). Réédité en coll. de poche.

La Mer, « Les Symboles », Paris, Ph. Lebaud, 1997. Réédité par Le Félin, 2017.

La Marine française au x^{viii}^e siècle, Paris, SEDES, 1996.

Chronique maritime de la France d'Ancien Régime, Paris, SEDES, 1998.

Sampiero Corso. Un mercenaire européen au x^v^e siècle, en coll. avec A.-M. Graziani, Ajaccio, Piazzola, 1999. Prix du Livre corse 2001.

Un prince portugais, Henri le Navigateur, Paris, Le Félin, 2000. Traduit en portugais, Lisbonne, Piaget, 2000.

Toulon, port royal (1481-1789), Paris, Tallandier, 2002.

Dictionnaire d'Histoire maritime (dir.), Paris, coll. Bouquins, 2 vol., 2002.

Suite en fin d'ouvrage

Michel Vergé-Franceschi

Surcouf

LA FIN DU MONDE CORSAIRE

PASSÉS/COMPOSÉS

ISBN : 978-2-3793-3819-9

Dépôt légal – 1^{re} édition : 2022, février

© Passés composés / Humensis, 2021

170 bis, boulevard du Montparnasse, 75680 Paris cedex 14

Le code de la propriété intellectuelle n'autorise que « les copies ou reproductions strictement réservées à l'usage privé du copiste et non destinées à une utilisation collective » (article L 122-5) ; il autorise également les courtes citations effectuées pour un but d'exemple ou d'illustration. En revanche, « toute représentation ou reproduction intégrale ou partielle, sans le consentement de l'auteur ou de ses ayants droit ou ayants cause, est illicite » (article L 122-4). La loi 95-4 du 3 janvier 1994 a confié au CFC (Centre français de l'exploitation du droit de copie, 20, rue des Grands-Augustins, 75006 Paris), l'exclusivité de la gestion du droit de reprographie. Toute photocopie d'œuvres protégées, exécutée sans son accord préalable, constitue une contrefaçon sanctionnée par les articles 425 et suivants du Code pénal.

*À la mémoire de Théodore Monod (1902-2000),
d'Anita Conti (1899-1997),
d'Alain Roman (1940-2018)
et d'Henri Queffélec (1910-1992),
en souvenir des moments
et dîners heureux partagés avec eux à Saint-Malo,
lors des festivals Étonnants Voyageurs.*

Sommaire

Introduction. Un marin mis en terre	11
Chapitre 1. Des ancêtres à oublier	23
Chapitre 2. Un homme à craindre	41
Chapitre 3. Les Lumières sur les mers.....	61
Chapitre 4. Une revanche à prendre	91
Chapitre 5. Un cousin à imiter : Duguay-Trouin	115
Chapitre 6. Un choix à faire.....	135
Chapitre 7. Une révolution à saisir	163
Chapitre 8. Un nom à créer.....	193
Chapitre 9. Une fortune à bâtir	227
Conclusion. Un monde à construire.....	257
Notes.....	283
Orientation bibliographique	313
Index.....	335

Introduction

Un marin mis en terre

Début juillet 1827, les navires de commerce ancrés dans le port de Saint-Malo ont leur pavillon royal en berne. Les drapeaux qui flottent au vent sont ceux de la France de Charles X, dernier roi de France et de Navarre depuis la mort de son frère Louis XVIII en 1824. Tous deux sont rentrés d'émigration « dans les fourgons de l'étranger » depuis que l'empereur Napoléon a été vaincu d'abord en 1814, puis à Waterloo, suite aux Cent-Jours. Tous deux attendaient le rétablissement de leur trône depuis que leur frère Louis XVI, que les « ultras » (royalistes) appellent le « roi-martyr », était monté à l'échafaud, place de la Concorde, à Paris¹, le 21 janvier 1793.

En ce début de juillet 1827, quatre petits bateaux transportent de Saint-Servan jusqu'à Saint-Malo un clergé nombreux, empressé et en soutane, entouré d'enfants de chœur vêtus de blanc. Une dépouille mortelle les suit, seule, sur une cinquième embarcation. Le défunt, né en 1773, exactement un siècle après Duguay-Trouin, a vu le jour sous Louis XV. Le défunt allait avoir 20 ans lors de l'exécution de Louis XVI.

Le frêle esquif – semblable à la barque antique qui faisait franchir le Styx aux cadavres afin de les faire passer du monde des vivants à celui des morts – est suivi d'une cinquantaine de modestes canots. Ils transportent, en grande pompe, la veuve en grand deuil². Elle est la fille de Louis Blaize³, l'ancien maire de Saint-Malo mort depuis peu, anobli par Louis XVI en 1786, ancien délégué de la sénéchaussée en 1789. Elle est à présent la sœur de la première fortune du port où son frère, Ange Blaize⁴, est le premier imposé de la ville en ces temps injustes de monarchie censitaire, pourtant

issue de la Révolution. Elle est réconfortée par sa mère de 77 ans qui va mourir en décembre et par ses autres frères, Louis Blaize de Maisonneuve⁵, chevalier de la Légion d'honneur et bientôt député de Saint-Malo et conseiller général, et César Blaize de Maisonneuve⁶, juge au tribunal de commerce, armateur et négociant qui mourra à Livourne. Elle est aussi accompagnée par sa sœur, la comtesse de Bellevue⁷, femme du maire de Saint-Méloir-des-Ondes, natif de Saint-Domingue. Tout le monde connaît bien la veuve du défunt. Elle est la petite-nièce du célèbre Mahé de La Bourdonnais⁸, le frère de sa grand-mère⁹, une femme très pieuse qui s'était retirée chez les Ursulines de Saint-Brieuc où elle est morte fort âgée six jours avant le 14 juillet 1789. Le comte de La Bourdonnais, chevalier de Saint-Louis, avait laissé le souvenir d'un illustre gouverneur de l'île de France et de l'île Bourbon, avec le titre de gouverneur général des Mascareignes.

Dans les canots qui suivent celui de la veuve s'entassent inconfortablement les frères, beaux-frères et belles-sœurs du mort : d'abord son frère aîné¹⁰, le baron Surcouf, élevé à ce titre par lettres patentes de Louis XVIII depuis 1823, capitaine armateur, chevalier de la Légion d'honneur avec la baronne son épouse et leurs filles ; puis les deux fils de son frère cadet¹¹ mort à 34 ans, sa veuve, une jeune Milanaise de 30 ans qui vient de se remarier, fille du colonel d'artillerie Pingetot¹², au service de Napoléon, commandant d'armes de la place de Saint-Malo, en poste à Venise sous le Directoire¹³ mais qui est à l'agonie (il meurt à Saint-Servan le 25 juillet 1827) ; ils sont là avec les enfants du frère aîné de Surcouf¹⁴, mort à 40 ans à Port-Louis, dans l'océan Indien. Tous entourent les enfants du disparu, vêtus de noir, dont sa fille aînée¹⁵, 25 ans, la seule mariée. Vicomtesse de Foucher de Careil, elle est là avec son mari¹⁶, petit-fils d'un conseiller au parlement de Rennes en ligne paternelle et, en ligne maternelle d'un lieutenant des vaisseaux du roi du temps de Louis XV, Toussaint de Kerven de Kersulec¹⁷, vieux gentilhomme breton époux d'une Leppape de Lescoët. Le jeune couple vient d'arriver de son château de Glénac, en Morbihan, où la vicomtesse vient d'accoucher d'un premier mâle en 1825. Autour de Caroline, les autres enfants du défunt, tous célibataires, deux fils de 20 et 10 ans

Introduction

et deux filles de 23 et 13 ans¹⁸. Le petit Édouard¹⁹ est déjà mort à 13 ans dans son collège parisien.

À première vue, on se croirait sous l'Ancien Régime. C'est d'ailleurs l'époque du « milliard des émigrés », loi promulguée sous Charles X dès le 27 avril 1825²⁰ alors que son frère Louis XVIII et la Charte de 1814 se contentaient plus subtilement de vouloir « renouer la chaîne des temps ». Les titres, comtesse de Bellevue, vicomtesse de Careil, baron Surcouf et l'ensemble du cérémonial religieux – le clergé –, premier ordre de la société réuni dans la première barque, pourraient donner à penser que la Révolution n'a pas eu lieu. La veuve de Surcouf est en effet soutenue par sa belle-sœur, la femme d'Ange Blaize de Maisonneuse, née Marie Robert de La Mennais, accompagnée de ses frères, le Père de La Mennais²¹ et l'abbé de La Mennais. Le Père, ordonné prêtre en 1804, vicaire à Saint-Malo, professeur au petit séminaire, vicaire général puis vicaire capitulaire de Saint-Brieuc, y a fondé depuis 1818 la Congrégation des filles de la Providence tout en s'occupant de la fondation des Frères de l'instruction chrétienne. Grand-vicaire de la grande aumônerie de France, il vit au noviciat de Ploërmel depuis 1824. Quant à l'abbé²², ordonné prêtre en 1816, il est fort connu comme écrivain et philosophe, véritable apologiste de l'ultramontanisme.

Seule la croix de chevalier de la Légion d'honneur qui orne le coussin du catafalque et qui a été décernée au défunt dès 1804, par Napoléon en personne, à la première promotion, témoigne de ce que l'ordre « ancien » a été bouleversé au cours de la vie du défunt. Débarqué de ces frêles canots sous l'œil plus curieux qu'attristé de la foule, le cortège s'ébranle vers la cathédrale où le glas semble rythmer les pas des hommes et des chevaux. Sait-on au milieu de tout ce décorum religieux, fait de crucifix et de surplis, que le défunt a été très tôt initié à la franc-maçonnerie²³ comme plusieurs de ses parents et amis qui suivent le cercueil en silence ?

*

Le mort a été emporté à 53 ans seulement, d'un cancer à l'estomac, semble-t-il. Il en souffrit atrocement les dernières années

de sa vie. Napoléon en était mort lui aussi, à 51 ans, le 5 mai 1821, à Sainte-Hélène. Le père de Napoléon était mort du même mal, à 39 ans à peine, en 1785, à Montpellier, près de cette faculté de médecine de réputation internationale qui fut impuissante à le soigner et encore plus à le guérir.

Imputer cette mort précoce, à 53 ans, aux mauvaises conditions de vie que la mer impose n'est peut-être pas évident. Napoléon, en dehors de quelques traversées Ajaccio-continent et de sa campagne égyptienne d'Aboukir, n'a guère été embarqué. Il n'était pas à Trafalgar ! Ce sont plutôt des raisons alimentaires (pour Surcouf) et héréditaires (pour Napoléon) qui sont venues à bout relativement tôt des fortes constitutions du marin breton comme du soldat corse. Surcouf aimait la bonne chère. Il soupait volontiers à Paris avec ses amis, dont le baron Corvisart (1755-1821), médecin personnel du feu empereur dès 1804. D'où des achats de « grosses truffes », d'« andouilles truffées », d'« andouillettes » (par « douzaines »), de « saucisson de Lyon », de « côtelettes » arrosées d'un bon Pouilly, le tout acheté chez un bon traiteur parisien (le sieur Corcellet), avec du chocolat, pour lui et sa fille Éléonore. Résultat, le leste Surcouf de la jeunesse est devenu avec le temps un quinquagénaire ventripotent contraint d'acheter à Paris une « ceinture à ventre » (chez Mottet) en 1826, ou encore des « tablettes pectorales » à sa pharmacie, près de la rue Saint-Honoré, preuve d'un état de santé dégradé dès 1807. Il n'avait alors que 34 ans. Il est vrai que le Malouin Duguay-Trouin a cessé de naviguer à partir de 1709, à 36 ans, en raison d'un « flux de sang dysentérique » qui l'a contraint jusqu'à sa mort à 63 ans au « lait d'ânesse ».

Le défunt – comme lui – a cessé de bonne heure d'aller à la mer. Ce que l'histoire romancée aime présenter comme une « passion » (la mer, l'aventure, l'appel du large, la course, le combat) n'est en réalité bien souvent qu'une « nécessité ». Aller en mer n'a rien de drôle ; c'est se priver de tous les plaisirs du terrien : les femmes (absentes car interdites à bord) ; la chasse (impossible en dehors des animaux marins, phoques (ou « éléphants de mer »), voire baleines ; le jeu (interdit à bord par crainte de rixes dues aux dettes qui en découlent). Le marin est réduit au « biscuit » faute de

Introduction

pain frais ; aux salaisons, faute de viande fraîche de boucherie ou de venaison ; il est privé de fruits frais et se trouve condamné aux bœufs de prunes et de pruneaux, mais ceux-ci sont réservés en priorité aux malades. Et c'est plutôt le scorbut qui guette le marin au-delà de 68-75 jours de navigation sans vitamine C.

Souffrant visiblement d'un terrible cancer, Surcouf a sans doute essayé de lutter les dernières années de sa vie, notamment en faisant planter sur ses immenses terres malouines et normandes (environ 800 hectares) des pommiers et surtout des poiriers, car les grands médecins du moment, tel le médecin personnel de Mme Adélaïde, tante de Charles X, recommandaient alors les « poires fondues » et les pommes cuites à leurs patients (dont Carlo Bonaparte en 1785, père de l'Empereur) afin, non de les guérir, mais au moins de les soulager. Surcouf fumait-il comme beaucoup de marins ? On l'ignore, mais on sait en revanche qu'il était un des plus gros producteurs de tabac du pays malouin...

Alors que le clergé en soutane, croix et surplis, atteint déjà la cathédrale, suivi du corps, de la veuve et des proches, les autres embarcations continuent à déverser sur les quais un détachement de soldats dépêchés par le chef de la garnison locale. Surcouf en effet avait été autrefois colonel de la garde nationale en des moments délicats, ayant son frère Noël pour le seconder en qualité de capitaine de cette cohorte. Les cinquante canots déversent peu à peu sur les quais une foule dense de parents, amis, autorités, domestiques, clients, négociants et armateurs, tous pressés de gagner la cathédrale où ne reposait pas encore Duguay-Trouin, inhumé à Paris, église Saint-Roch, de 1736 à 1973. À l'issue de la messe, Surcouf ne resta pas davantage à la cathédrale et, après une halte devant son hôtel particulier, porte de Dinan, on l'inhuma au cimetière de Rocabey, sous une stèle à l'épithaphe fort digne de par sa sobriété :

Un célèbre marin a fini sa carrière,
Il est dans le tombeau à jamais endormi.
Les matelots sont privés de leur père,
Les malheureux ont perdu un ami.

Surcouf

Aucun titre. Aucune décoration. Aucun exploit. Pascal avait donc raison : « Quelque beaux que soient les autres, le dernier acte est toujours sanglant. Un peu de terre sur la tête, et en voilà pour jamais. »

*

La vie de tout marin – comme de tout travailleur – est toujours difficile à écrire car les journées – notamment en mer – sont longues et souvent répétitives. Les journaux de bord, quand ils existent, sont une suite quotidienne et fastidieuse de renseignements dont un lecteur ne comprend plus du tout aujourd'hui l'intérêt car l'aviation au ^{xx}e siècle et les techniques de communication au ^{xxi}e ont forcément changé notre rapport au temps. Pour aller de Saint-Malo – port natal de Surcouf – jusqu'à Port-Louis (île de France) dans l'océan Indien, théâtre des exploits qui ont fait sa renommée, plus de cent jours étaient nécessaires pour parcourir ces 18 300 kilomètres, soit 180 kilomètres par jour. On est encore loin du *Tour du monde en quatre-vingts jours* de Jules Verne publié en 1873, cent ans après la naissance de Surcouf, deux cents après celle de Duguay-Trouin... Imagine-t-on aujourd'hui les passagers d'un avion confinés plus d'un trimestre sur leur siège ?

En cent jours, le capitaine rédige un journal de bord qui commence chaque jour à midi afin d'observer le soleil à son zénith et qui finit le lendemain à midi pour la même raison. Les vingt-quatre heures du marin ne sont donc pas tout à fait identiques à la journée du terrien. Dans son journal, le capitaine note ce qui est important pour lui : la route qu'il suit, donc la latitude et la longitude, la direction des vents et leurs changements, la force des « grains », l'état de la mer « grosse », « très grosse », « calme », « agitée », les incidents ou accidents survenus dans telle ou telle période de quart. Ainsi Christophe Colomb²⁴ avait-il perdu la *Santa Maria* aux îles d'Amérique pour avoir confié le quart à un adolescent de 15 ans, trop jeune et en pleine croissance et qui finit par s'endormir, d'où l'échouage de la plus grosse de ses trois caravelles et la mort de trente-neuf de ses hommes vite dévorés par les Indiens caraïbes²⁵.

Introduction

La proximité de la côte rassure – la terre n'est pas loin – mais épouvante de par ses récifs souvent surnois. Les escales séduisent : l'eau fraîche, les fruits frais, enfin des vivres ; mais les maladies vénériennes guettent matelots et officiers, notamment la syphilis, ou « mal de Naples », appelée à Naples « le mal français » depuis les campagnes de Charles VIII en ce royaume à la fin du xv^e siècle.

Les journaux de bord mentionnent aussi les rares activités du marin en pleine mer : le franchissement du tropique du Cancer, mais surtout celui de l'équateur²⁶. Celui-ci donne lieu à des festivités, sorte de rites de baptême mi chrétiens-mi païens. Puis, après le franchissement de la ligne équinoxiale peuplée de craintes et de légendes, vient celui du tropique du Capricorne (dans l'Atlantique), puis une seconde fois (en arrivant dans l'océan Indien) après le doublement du cap de Bonne-Espérance, ex-cap des Tempêtes, aux vents si violents que Bartolomé Dias lui-même ne se rendit pas compte qu'il l'avait franchi en 1487 ; mais c'est surtout le train-train quotidien qui est source d'ennui à bord lors des longues journées de mer ; les officiers peuvent peindre des « marines », mais à condition de voir les côtes ou d'apercevoir une voile à l'horizon ; ils peuvent jouer à certains jeux sur les vaisseaux du roi, grâce à leur table de trictrac embarquée, mais la plupart des jeux de cartes sont interdits (le 15, le 11, le 30 et 40, la dupe et autres, tel le pharaon), par crainte de rixes à coups de couteau, nées de dettes de jeu impayées et suivies de « mises au fer par les pieds et les mains ». Si certains officiers font de la tapisserie au petit point et du canevas, tel le bailli de Mirabeau (1717-1794)²⁷, capitaine des vaisseaux du roi et oncle du tribun révolutionnaire, les mousses et matelots se contentent de jouer sur les ponts, à même le sol, aux osselets par exemple, voire aux dés (interdits eux aussi), en attendant d'aller fumer un peu de tabac au-dessus d'une baille d'eau imposée par les règlements, par crainte d'incendie à bord de ces bâtiments de bois, de toile et de goudron, chargés de munitions et facilement inflammables²⁸. À bord des négriers – dont Surcouf eut malheureusement l'habitude –, la journée est entrecoupée par la libération des Noirs, par petits groupes de dix, afin qu'ils montent se détendre sur le pont au son des bignous bretons et des cornemuses écossaises ; non

par souci « humanitaire », mais pour qu'ils arrivent à destination en assez bon état afin d'être vendus un bon prix... Quel que soit le navire, chaque homme du bord écoute les informations de la vigie : que voit-il ? Des morceaux de bois, des troncs d'arbre, des feuilles, preuve qu'une terre est à proximité ; des oiseaux qui donnent volontiers leur nom à certains sites géographiques bien connus depuis le xv^e siècle (les Açores), les « moutons du Cap », à l'extrême pointe de l'Afrique, encore appelés « damiers » ou « manches de velours » ; ou des tortues de mer dont la taille permet de régaler un équipage de quatre-vingts hommes ; voire des monstres marins (baleines ou éléphants de mer, loups de mer ou phoques marins) recherchés pour leurs peaux ou leur huile... Tout ceci ponctue les journées en attendant de goûter l'eau de mer si l'on perd sa route et que l'on s'égare : si elle est moins salée que la veille, c'est la preuve que l'on s'approche de l'embouchure d'un fleuve. À l'époque de Surcouf, les cartes marines et les instruments de navigation (octant puis sextant) se sont certes perfectionnés grandement depuis Christophe Colomb qui les ignorait, ne disposant que de la boussole chinoise et du bâton de Jacob, mais les montres marines (ou chronomètres) qui se perfectionnent durant la seconde moitié du xviii^e siècle sont encore loin d'être en usage courant avant 1830. Sans être un aventurier comme les Cortés, Pizarro ou Almagro, Surcouf et ses contemporains sont tout de même plus proches d'eux que de nos navigateurs équipés de GPS et reliés au monde des vivants par satellites et une foule d'instruments de pointe.

Les journaux de bord sont une source essentielle pour l'historien mais particulièrement fastidieuse pour le lecteur. À partir du *Journal* de Joachim Drieu, capitaine en second de la *Confiance*, aux ordres de Surcouf, Jeanne Kaepelin a soutenu sa thèse de doctorat d'histoire devant un jury que nous avons eu l'honneur de présider autrefois à l'université de Caen : *Surcouf dans l'océan Indien*, sous la direction de notre ami et collègue André Zysberg, beau travail universitaire que nous avons eu le bonheur de préfacer lors de sa publication²⁹. À partir du *Journal de bord* de Guillaume-Marie Angenard (1776-1837), à bord de la *Caroline*, armée par Surcouf et à partir de beaucoup d'autres journaux de bord et d'archives privées

Introduction

remarquables, le regretté Alain Roman, professeur d'histoire au lycée de Saint-Malo, a réalisé une exceptionnelle monographie de *Surcouf* quasiment au jour le jour³⁰, appareillage après appareillage, prise après prise, escale après escale. Travail indispensable de plus de 800 pages, publiées en deux volumes, qui ne peut être que salué et qui n'est donc plus à faire encore moins à refaire aujourd'hui.

En revanche, le choix de notre titre *Surcouf. La fin du monde corsaire* cherche à orienter le lecteur vers d'autres problématiques que celles habituellement étudiées. L'histoire d'un homme n'est jamais une histoire purement individuelle. En préfaçant notre *Henri le Navigateur, infant de Portugal*³¹, qui fit découvrir les côtes africaines de 1415 à sa mort en 1460, notre bon maître Michel Mollat du Jourdin, de l'Institut, disait qu'il fut « l'expression d'un siècle et d'un peuple et même celle d'une époque de l'humanité ». Ce commentaire peut s'appliquer parfaitement à Surcouf, roturier malouin, né en 1773, exactement un siècle après Duguay-Trouin, la figure mythique de la « cité-corsaire ». Issu de pauvres Normands du Cotentin, venus à Saint-Malo au lendemain de la révolte des Nu-pieds sévèrement châtiée par Richelieu et Séguier dans leur Bas-Cotentin natal, les Surcouf ont donné en cinq générations des hommes qui n'ont cessé de s'élever : calfats, maîtres, lieutenants, capitaines corsaires, armateurs, jusqu'à donner Surcouf et son frère, titré baron Surcouf par patentes de Louis XVIII. Surcouf est donc l'expression non d'un monde, mais de deux : *celui d'avant et celui d'après*. Celui d'avant 1789 : il a seize ans cette année-là ; et celui d'après : après la Révolution et l'Empire. Alors que son cousin Duguay-Trouin était reçu par Louis XIV qui l'anoblissait et lui donnait le cordon rouge (l'ordre royal et militaire de Saint-Louis), Surcouf fut reçu par Napoléon I^{er} qui lui décerna aussi un cordon rouge à peine créé : l'ordre de la Légion d'honneur (1804), peu après son mariage en 1801 avec la fille d'un anobli de 1786.

Témoin et acteur de deux mondes – celui de l'Ancien Régime et celui de l'Empire et de la monarchie constitutionnelle – au service de la mer, du temps de la traite négrière, de l'esclavage et de leur abolition, né du temps de la marine à voile mais âgé de 34 ans lorsque Fulton construit son premier bateau à vapeur, Surcouf

montre combien la valeur et la persévérance permettent à un individu, comme à une famille, de s'élever et de « réussir », quelle que soit l'époque. D'Henri IV, du temps de son trisaïeul, pauvre hère Normand en 1609, jusqu'à son frère le baron en 1823, Surcouf – homme des Lumières affilié très tôt à une loge maçonnique dont son oncle était déjà le vénérable –, ne peut plus être appréhendé aujourd'hui sous le seul angle qui séduisait au XIX^e siècle ses premiers biographes : un guerrier baroudeur, un négrier dur, un corsaire ne respectant pas toujours les lois... En outre, la biographie d'un marin réduite à son seul état de *marin* n'aurait pas plus d'intérêt que celle d'un professeur d'université : il entre en amphitheâtre ; il fait cours ; il quitte l'amphitheâtre. Pour un marin, une série d'appareillages et de désarmements ressemblerait à la carrière d'un médecin : il reçoit un patient ; il consulte ; un autre patient entre. Nombre de biographies, notamment de marins, sont conçues de la sorte, d'où la nécessité de rechercher chez Surcouf autre chose, essentiellement ses motivations : le pourquoi de sa carrière, alors qu'il naît sous Louis XV et meurt peu avant l'arrivée de Louis-Philippe sur le trône. Le pourquoi de ses choix ambigus : franc-maçon mais capitaine négrier. Le pourquoi de sa vie : d'un côté une indépendance quasi rebelle, de l'autre une soumission à l'autorité familiale qui lui impose une épouse, la fille du maire de Saint-Malo, bien dotée, alors que sa maîtresse parisienne vient de lui donner un fils. À la différence d'un Duquesne, d'un Jean Bart ou d'un Duguay-Trouin, Surcouf juxtapose un nombre incroyable d'ambigüités qu'il s'avère nécessaire de comprendre et d'expliquer.

Aujourd'hui, il est à la mode de parler de biographies « revisitées ». Nous n'avons jamais été sensible à la mode. À la vérité historique, oui. À l'authenticité, oui. Or les biographies du XIX^e siècle (notamment celle de Garneray³² – peintre de son état et excellent du reste – ou celle de Cunat³³, volontiers affabulateur) ont donné du personnage non seulement une image portraiturée mais encore le plus souvent fautive car nombre de documents n'ont été découverts par Auguste Toussaint qu'en 1979 dans les Archives de l'île Maurice dont il était l'érudit conservateur³⁴ ; et les autres dans les précieux greniers actuels de la famille Surcouf d'aujourd'hui³⁵.

DU MÊME AUTEUR (SUITE)

- Colbert ou la politique du bon sens*, Paris, Payot, 2003. Livre de poche Payot, Paris, 2005.
- Paoli, Un Corse des Lumières*, Paris, Fayard, 2005. Couronné par l'Académie française (2006).
- Le cap Corse. Généalogies et destins*, Ajaccio, Piazzola, 2006.
- La Société française au XVIII^e siècle*, Paris, Fayard, 2006.
- Le Masque de fer*, Paris, Fayard, 2009.
- Le Voyage en Corse*, Paris, coll. Bouquins, éd. R. Laffont, Prix du livre corse.-*Napoléon. Une enfance corse*, Paris, Payot, 2005. Livre de poche Larousse, 2015.
- Marseille, Histoire et Dictionnaire*, Paris, coll. Bouquins, éd. R.Laffont. Médaille d'or de la ville de Marseille, 2013.
- Ninon de L'Enclos, Une Libertine au Grand Siècle*, Paris, Payot, 2013. Prix Historia de la Biographie 2014.
- Jean Baldacci, Une famille corse face à la guerre de 1914*, Ajaccio, éd. Colonna, 2014. Prix du livre corse 2014.
- Versailles érotique* avec Anna Moretti, Paris, Payot, 2015, traduit en roumain, en tchèque, en hollandais, en espagnol, en russe.
- François I^{er}*, Paris, Larousse, 2015.
- Paoli et les Femmes* en coll. avec Anna Moretti, Ajaccio, éd. Colonna, 2015.
- Rechercher ses ancêtres corses*, Archives et Culture, 2016.
- Pozzo di Borgo, L'ennemi juré de Napoléon*, Payot, 2016. Prix Premier Empire de la Fondation Napoléon.
- Une Histoire de l'identité corse des origines à nos jours*, Paris, Payot, 2017.
- Les Bonaparte et Bonifacio*, avec David Chanteranne, Ajaccio, éd. Albiana, 2018.
- Nostradamus. Médecin. Astrologue. Et prophète ?*, Fontainebleau, AKFG, 2019
- Les Maréchaux d'Ornano au cœur de l'Histoire*, Ajaccio, Piazzola, 2019.
- Les Voix qui se sont tues*, Ajaccio, Piazzola, 2021.