

SAINT-MALO (ILLE-ET-VILAINE) - envoyée spéciale

Monsieur le vicomte a belle allure. Pistolet d'abordage en main droite et mousquet de hune en main gauche, Hervé de la Choüe de la Mettrie – «*Et que le dernier ferme la porte*», a-t-il coutume de gouailler quand on le gratifie de toutes ses particules – a gardé une âme d'aventurier. Si son CV détaille la carrière austère d'un cadre supérieur au service d'une banque internationale, son arbre généalogique et ses cheveux blancs en bataille campent cent fois mieux le noble retraité breton. A peine franchie la porte de sa demeure médiévale, on découvre, exposés sur la longue table en chêne de la salle à manger, des documents si anciens qu'on ose à peine les manipuler : actes seigneuriaux, cartes d'état-major, ordonnances royales... «*Je ne crois qu'aux écrits, il faut se méfier du reste*», prévient l'érudite.

L'un de ses aïeux, «*un preux cavalier*», s'est battu aux côtés de Guillaume le Conquérant en 1066, à Hastings. «*C'est une immense fierté, vous pensez bien*», clame-t-il, agitant son pistolet à silex comme le capitaine Haddock brandit son sabre dans *Le Secret de La Licorne*, avant d'ajouter : «*Je descends de neuf corsaires*.» L'un des plus célèbres, Alain Porée, sieur de La Touche et du Breil, né à Saint-Malo en 1665, fut le premier Français à franchir le cap Horn. Membre de l'Association des descendants de capitaines corsaires (ADCC), dont il est l'un des présidents d'honneur, Hervé de la Choüe de la Mettrie se révèle être un intrépide gardien de la mémoire locale.

En ce mois d'octobre presque estival, le vicomte a le sourire. De ses terres de Trégon (Côtes-d'Armor), situées à une vingtaine de kilomètres de Saint-Malo, sa ville bien-aimée, ce passionné de combats navals se réjouit de la joute à venir : la centaine d'hardis navigateurs prêts à en découdre sur la Route du rhum, la transat en solitaire qui s'élanche tous les quatre ans du port malouin et s'achève à Pointe-à-Pitre, en Guadeloupe. Le départ sera donné dimanche 4 novembre, mais à partir du 24 octobre, comme l'exige le règlement, tous les voiliers doivent attendre sous les remparts l'ultime inspection des commissaires de course. «*L'appel du grand large! Qui peut mieux l'incarner que Saint-Malo, notre cité corsaire? La radio et la télévision vont comme à l'habitude célébrer Surcouf et Duguay-Trouin, nos héros!*»

MÉLANGE DES GENRES

Saint-Malo, cité corsaire? Vraiment? «*Ah c'est sûr que cité corsaire fait plus chic que cité de la morue*», lance, un rien provocateur, l'historien André Lespagnol, 75 ans, ancien président de l'université de Rennes. L'expert se montre agacé par «*cette image trop réductrice de l'extraordinaire épopée maritime de la ville*», qu'il a relatée dans de nombreux ouvrages, dont le précieux *Messieurs de Saint-Malo. Une élite négociante au temps de Louis XIV* (L'Ancre de marine, 1991).

Difficile de résumer cinq cents ans de foisonnement portuaire, mais tout commence vers 1510 avec la pêche à la morue dans les eaux du Grand Nord canadien, où s'aventurent déjà les Malouins, des marins connus pour être durs au mal. En 1535, Jacques Cartier, un enfant du pays, fils de l'un de ces audacieux, découvrira le Québec en explorant les rives du Saint-Laurent. Dès le milieu du XVII^e siècle, Saint-Malo devient l'un des principaux ports d'armement morutier au monde. Le poisson séché est livré en Méditerranée, à Civitavecchia (Italie) notamment, la résidence du pape. Il y est mangé les vendredis et pendant le Carême, quand l'Eglise enjoint de «*faire maigre*». Les navires regagnent ensuite la Bretagne, les cales gorgées d'huile, de fruits et de savon. L'exportation vers l'Andalousie de toiles fabriquées à Vitry et à Fougères conforte l'essor de la cité, fortifiée par Vauban : l'Espagne paie les cargaisons drapières en piastres d'argent depuis sa conquête du Pérou et du Mexique.

Un peu plus tard, l'ouverture, en 1700, de la route maritime du sud, par le cap Horn, va donner au bastion malouin un accès direct aux richesses de l'Amérique du Sud. Par la suite, la création de la Compagnie des Indes orientales lancera le commerce du café à partir de Moka, ce port de l'Arabie Heureuse – le Yémen aujourd'hui. A la cour de Versailles, Saint-Malo, considérée comme l'un des coffres-forts du roi, est traitée avec noblesse. «*Vous comprenez combien il est important de relativiser l'historiographie locale qui met en avant les corsaires*, insiste André Lespagnol. *Savez-vous d'ailleurs qu'il y eut peu de combats? Les Malouins rusaient et prenaient la fuite si un bâtiment de guerre croisait dans les parages. La cible, c'était le navire marchand.*»

Faudrait-il alors douter de cette légende que l'on croise à tous les coins de rue de la ville



A Saint-Malo, des corsaires de légende

Les Malouins, qui accueillent en ce moment les navigateurs de la Route du rhum, misent depuis toujours sur l'image de leurs ancêtres. Quitte, parfois, à exagérer leur importance dans l'histoire de la ville

close? Crêperies, cafés et boutiques de souvenirs célèbrent, intra-muros, la saga de ces héros prêts à l'abordage. Les cartes postales du bosco Mathurin Pévidic, dit «*Pisse-Tafia*», qui arbore une énorme verrue sur le nez, et celles du calfat Valentin Ménard, un édenté qui louche, dit «*Ma Mignonne*», combient de joie les enfants. Mais où s'arrête la mise en scène et où commence la réalité? La question se pose d'autant plus que corsaire n'est pas le métier de toute une vie. Beaucoup furent aussi des armateurs, des négociants et des morutiers qui forgèrent la richesse de la ville.

Pour comprendre ce mélange des genres, il faut avoir en tête que le corsaire ne sévissait qu'en temps de guerre. De Louis XIV à Napoléon, ce soldat des mers était alors autorisé à pratiquer la «*course*», en clair à foncer sur l'ennemi – l'Anglais, il va sans dire – pour s'emparer de ses navires marchands. Le capitaine du bâtiment obtenait de l'amirauté une lettre de marque, un passeport d'honneur en quelque sorte, qui le distinguait d'un pirate. Adoubés par les plus hautes autorités maritimes, les membres de l'équipage corsaire étaient traités comme prisonniers de guerre, tandis que les forbans au drapeau noir finissaient pendus haut et court aux vergues de leur vaisseau. Afin d'éviter (un peu) les filouteries, Colbert s'empressa, en 1681, de fixer dans une ordonnance de marine les premiers principes des missions, comme la limitation dans le temps des lettres de marque ou les règles de répartition du butin entre l'Etat, l'armateur et l'équipage. Quand la paix était signée, les corsaires devaient retourner à leurs affaires civiles : le commerce, la pêche et l'armement naval.

Marguerite Onraët, 78 ans, connaît parfaitement ces allers-retours. A l'instar du vicomte, la truculente vieille dame compte dans ses ancêtres plusieurs corsaires, dont Claude-Dominique Avicé (1711-1783). «*Ce n'est*

pas mon préféré, car si on étudie sa descendance, c'est toujours par les mecs, les mecs et les mecs que ça se joue. On oublie trop les femmes», se rebelle un instant cette ancienne infirmière qui, en quarante ans de service à l'hôpital, a dû certainement subir – elle n'en dit mot – la loi des hommes.

«**COMMERCE TRIANGULAIRE**»

Son gaillard des mers à elle, le jeune Claude-Dominique Avicé, débute en tant que terre-neuve. En temps de paix, la pêche à la morue restera son commerce de prédilection. Quand le royaume de France fait gronder ses canons, le marin se révèle être un excellent capitaine. En 1760, pendant la guerre de Sept Ans, il entre au service de René-Auguste de Chateaubriand, le père de l'écrivain, dont il fait la fortune. Ses exploits à bord de l'*Amarante*, douze prises et cinq rançons, permettent à son armateur, enrichi de 350 000 livres, d'acheter les terres et le château de Combourg, où François-René entendra l'appel de la muse. «*C'est vrai que Claude-Dominique était pêcheur à la morue et corsaire tout à la fois*», convient Marguerite Onraët, membre, elle aussi, de la petite famille de l'ADCC, qui réunit 851 adhérents aujourd'hui, en majorité des tempes grises. Deux vies pour un seul homme, mais celle de l'aventurier bagarreur n'est-elle pas plus plaisante à raconter? Au sourire rêveur de Marguerite, on comprend que oui.

Benoît Laude a de quoi rêver, lui aussi. Surcouf, ce roi des corsaires dont la statue de bronze qui se dresse sur les remparts de Saint-Malo pointe l'Angleterre – «*l'ennemi héréditaire*» –, est l'arrière-grand-père de son arrière-grand-père. Depuis 2005, cet ancien représentant en spiritueux et sa femme sont les propriétaires du Manoir de la Baronnie, où ils proposent des chambres d'hôte. Au XVIII^e siècle, la demeure a appartenu à Pierre-

Jacques Meslé de Grandclos, un armateur malouin qui fit fortune grâce à la traite des Noirs. Saint-Malo fut, avec 80 000 esclaves transportés, le cinquième port négrier français, loin derrière Nantes, le premier (550 000 captifs). Rien dans les rues de la ville n'y fait pourtant mention. «*Les touristes qui résident chez nous veulent tout connaître des exploits de Surcouf, et il y en a eu de fabuleux, c'est vrai. Mais aucun ne se doute qu'il vécut cinquante-quatre ans et ne fut corsaire que pendant quatre ans. Et qu'il participa, lui aussi, au commerce triangulaire.*»

Il suffit de lire le dernier ouvrage du très sérieux Alain Roman, *Robert Surcouf, corsaire et armateur* (Cristel, 160 p., 29,50 €) pour s'en assurer. Certes, le héros malouin captura plus de 40 vaisseaux ennemis, mais il fut aussi le propriétaire terrien de 800 hectares de labours et de prairies ainsi que l'armateur d'une centaine de voyages commerciaux. Un véritable homme d'affaires, que Napoléon désigna pour être le premier civil décoré de la Légion d'honneur.

A Saint-Malo, le cabinet de M. le maire est tout de boiseries et de lambris, vestiges de l'hôtel particulier d'André Marion, sieur Dufresne, puissant armateur malouin sous Louis XIV. «*Comme vous le voyez, c'est assez symbolique de l'histoire de la ville*», témoigne Claude Renoult (divers droite), à la tête de la cité depuis 2014. Le futur Musée d'histoire maritime, conçu par l'architecte japonais Kengo Kuma et qui sera érigé en 2022 le long du bassin Duguay-Trouin, devrait permettre, selon l'édile, de restituer l'épopée malouine comme il se doit. «*Chacun y trouvera sa place, les descendants de capitaines corsaires comme l'association Mémoire et Patrimoine des terre-neuves. Et oui, je souhaite qu'il sente la morue, mais il glorifiera aussi nos marins si redoutés partout dans le monde.*» Le commerce des esclaves y aura son lieu de mémoire.

Président de l'ADCC et descendant d'Alain Porée, comme le vicomte, Dominique de Ferron reste sur ses gardes, craignant de voir son ancêtre relégué au second plan. Serait-ce imaginable? Pas à en croire les maillages choisis par les enfants invités à se grimer dans le village de la Route du rhum. Depuis son ouverture, les quais sont envahis de corsaires en herbe. ■

MARIE-BÉATRICE BAUDET

«**AH, C'EST SÛR QUE CITÉ CORSAIRE FAIT PLUS CHIC QUE CITÉ DE LA MORUE**»

ANDRÉ LESPAGNOL
historien