

Le temps des Corsaires

Patrick Villiers dans Collections de l'Histoire n°8
juin - août 2000

De Drake à Surcouf, l'aventure des corsaires fait toujours rêver. Sous le sable de l'île au trésor, les dossiers des archives : l'histoire d'une entreprise à la fois marchande et guerrière — la guerre de course — dont l'enjeu était la domination des mers.

Innombrables sont les ouvrages sur les corsaires*, les pirates, les forbans, les flibustiers et autres négriers ; très tôt la littérature, aujourd'hui relayée par le cinéma, leur a fait un sort, entremêlant à plaisir les faits vrais et les légendes. Les archives et les documents de première main ne manquent pas, mais les historiens eux-mêmes, aux prises avec des sources souvent contradictoires, parviennent difficilement à reconstituer une réalité aux multiples facettes.

Comment, en effet, distinguer la guerre de course, cette activité financée au grand jour par les armateurs d'un État contre le commerce naval d'un pavillon ennemi, de la piraterie pure et simple, autrement dit du brigandage maritime ? Il n'y avait pas que de « bons » corsaires et de « méchants » pirates. La signification de ces deux termes a d'ailleurs évolué, et la marge qui séparait la guerre de course de la piraterie fut souvent très mince.

Alors que l'origine de la piraterie est immémoriale, la guerre de course naît, au début du Moyen Âge, de la pratique féodale des représailles : un armateur dont le bâtiment était saisi se retournait contre un armateur ou un marchand de la famille ou du port qui avait capturé son navire. Dans le contexte de guerre permanente de l'Europe du XVe siècle, cette vendetta maritime se codifia ou se légalisa peu à peu. Les différents États accordèrent aux capitaines lésés, et dont le bon droit était reconnu, une « lettre de marque » les autorisant à exercer des représailles. Par extension, ces lettres de marque couvrirent, en temps de guerre, les prises effectuées

par les ressortissants d'un État contre la flotte marchande de la nation adverse.

Dès les débuts de la guerre de course, des États comme l'Espagne et le Portugal refusèrent toute existence légale aux corsaires, considérant ceux-ci comme des pirates, c'est-à-dire comme des criminels.

A l'origine de cette attitude intransigeante, on trouve le fameux traité de Tordesillas¹, partageant en 1494 les terres nouvellement découvertes dans l'Atlantique, au-delà des Açores et des Canaries, entre les Espagnols et les Portugais. En vertu de ce traité, les Ibériques considéraient comme des « pirates » ceux qui osaient commercer dans cette zone, et se dotèrent d'une puissante marine pour faire respecter ce partage. Ils en avaient les moyens : les épices, l'or africain et américain et surtout l'argent du Mexique et du Pérou.

Cependant, même jalousement protégés, les immenses trésors des « Indes » suscitèrent en Europe bien des convoitises. La France de François Ier (1515-1547) fut la première à battre en brèche le monopole ibérique. N'ayant pas les moyens financiers de créer une marine de guerre, François Ier confia l'Atlantique aux navigateurs basques et normands qui, depuis des générations, y avaient armé des flottilles pour la pêche à la baleine ou à la morue.

A Dieppe, un armateur fastueux, Jean Ango, coordonnait l'action des corsaires de la Manche et même de l'Atlantique ; en 1516, plus de 30 navires corsaires commandés par l'un de ses capitaines, Jean Fleury, attaquèrent les Espagnols. En 1523, à la tête de 3 nef^s* et de 5 galions*, celui-ci réussissait à s'emparer, près du cap Saint-Vincent au sud-ouest de la péninsule Ibérique, de 2 des 3 caravelles* qui rapportaient en Europe le fabuleux trésor de Cortès. Sa tête fut mise à prix et l'empereur Charles Quint le condamna à mort.

Pour les Français, l'enjeu était double : forcer les Espagnols à reconnaître la présence française dans l'Atlantique, des Antilles à Terre-Neuve, mais aussi enrichir les armateurs et remplir les caisses de l'État royal.

Cette guerre de course française n'épargna pas les Portugais : 300 de leurs navires furent saisis. Pour ceux qui étaient pris, le

châtiment était cruel. Capturé en 1537, l'équipage du Petit Lion de Dieppe dut ainsi subir le supplice de l'estrapade humide : les malheureux étaient suspendus par les membres, accrochés à une drisse et précipités à plusieurs reprises dans l'eau, avant d'être étranglés avec un garrot garni de clous. L'attrait des cargaisons d'argent et d'épices était cependant tel que les corsaires français poursuivirent leur entreprise. Ainsi, la valeur des prises effectuées par les corsaires d'Ango fut estimée à un million de ducats, somme colossale si l'on pense qu'elle correspondait à ce que l'Espagne reçut en or et en argent des Amériques entre 1520 et 1525.

La leçon française fut comprise par les Anglais qui, à leur tour, contestèrent le monopole atlantique des Ibériques. L'Angleterre connaissait déjà une piraterie endémique, menée par les seigneurs côtiers et les pêcheurs qui s'attaquaient à des petits caboteurs et à des navires de pêche étrangers. Peu à peu, ces marins occasionnels se transformèrent en professionnels de la mer, allant de plus en plus loin sur des navires de plus en plus gros. Grands seigneurs et riches négociants de Londres prirent part à l'armement des bateaux corsaires.

Les aventures épiques de Francis Drake vers 1545-1596 illustrent cette évolution de la course britannique. Drake, aidé du géographe français Guillaume Le Testu, décida de son propre chef d'aller chercher la fortune à la source en attaquant directement les établissements coloniaux de l'Espagne. En 1572, il captura un convoi chargé d'or et d'argent péruvien. La richesse du butin lui donna, à son retour, tous les droits. Sa deuxième expédition fut commanditée par la reine Élisabeth Ire (1558-1603) elle-même, qui prit part, à hauteur de 1000 écus, aux frais de l'armement, en le priant toutefois de garder le secret, car l'Angleterre était en paix avec l'Espagne.

Francis Drake pille Valparaiso

Francis Drake pilla Valparaiso actuellement au Chili, sur la côte pacifique, s'empara du galion chargé d'or du Pérou, traversa le Pacifique en 1580, et accomplit ainsi le deuxième tour du monde depuis Magellan. Alors que les Espagnols réclamaient le châtiment exemplaire de cet acte de piraterie, Drake fut anobli par la reine, en présence de l'ambassadeur d'Espagne, donnant ainsi à sa mission un caractère semi-officiel.

La guerre anglo-espagnole qui éclata en 1585² joua un rôle décisif dans la transformation des pirates anglais en corsaires : titulaires d'une lettre de marque, ils pouvaient en effet s'enrichir légalement. La reine Élisabeth I leur ouvrit l'accès de ses ports, afin qu'ils puissent y vendre leurs prises, réparer leurs navires et recruter leurs équipages. Plus de 100 corsaires furent armés chaque année, et la construction navale, tout comme la population maritime anglaise — qui passa de 16.000 à 48.000 marins —, connurent un essor remarquable.

La course anglaise fut ainsi à l'origine d'un corps de navigateurs et de marins expérimentés qui servirent de base à la formation de la Royal Navy et de la marine marchande. A court terme, le bilan fut cependant moins favorable : malgré le désastre de l'Armada en 1588, l'Espagne restait la première puissance maritime, et ses propres corsaires causèrent de lourdes pertes au cabotage anglais.

Au XVII^e siècle, l'épopée de la flibuste marqua le début d'une ère nouvelle, caractérisée par l'intervention croissante des États. Les flibustiers, encore appelés les « frères de la côte », étaient d'anciens corsaires ayant refusé de se « reconverter » dans la marine marchande. Ils avaient préféré émigrer vers des îles désertes des Antilles — notamment la fameuse île de la Tortue —, afin d'entreprendre de fructueuses rapines contre le commerce espagnol. Pendant la guerre de Trente Ans (1618-1648)³, ils jouirent d'une certaine liberté et leur entreprise revêtit un aspect officiel : les rois de France et d'Angleterre leur accordèrent en effet des lettres de marque avec facilité, trop heureux d'immobiliser les troupes et les vaisseaux de guerre espagnols aux Antilles.

Les exploits des flibustiers

Mais, avec le développement des empires coloniaux français et anglais, un contrôle plus étroit de la flibuste devint nécessaire. En 1666, Louis XIV envoya aux Antilles le gouverneur Ogeron, avec pour mission de canaliser la violence des flibustiers. Côté anglais, la reprise en main fut effectuée par Henry Morgan, lui-même flibustier légendaire, au passé chargé : il avait pillé Cuba, Porto-Bello port de la mer des Antilles et Maracaïbo sur la côte vénézuélienne. En 1670, il avait pris Panama d'où il avait tiré un fabuleux butin. Mandé à Londres pour y être jugé comme pirate, il était revenu à la Jamaïque avec le titre de gouverneur ! De retour

aux Antilles, Morgan élimina ses anciens camarades de combat et finit dans la peau très respectable d'un riche planteur.

Dans les années 1680-1690, les « frères de la côte » se tournèrent vers le Pacifique. Les flibustiers français accomplirent leur dernier exploit avec la prise de Carthagène des Indes (côte colombienne) en 1697. La piraterie, surtout anglaise, qui réapparut sporadiquement le long des côtes de la Floride entre 1715 et 1740, fut le dernier épisode de la flibuste.

Comme les flibustiers, les corsaires du siècle de Louis XIV ont accompli maints exploits légendaires. Cependant, les récits des hauts faits d'un Jean Bart (1650-1702) ou d'un Duguay-Trouin (1673-1736) ne doivent pas masquer les réalités, souvent prosaïques, de la guerre de course : l'armateur, comme l'équipage d'un bateau corsaire, évitait souvent le combat et ne cherchait que le profit.

A petite échelle, la course se pratiquait avec des bâtiments de 6 à 50 tonneaux. Il s'agissait de barques non pontées, dérivées de navires de pêche, dont l'armement était dérisoire. Ces corsaires comptaient d'abord sur l'effet de surprise — attaques de nuit ou par temps de brouillard — de modestes caboteurs ennemis chargés de charbon ou de poisson. Le combat était rare, le financement peu élevé ; armateur, capitaine et équipage se connaissaient bien. Une course « familiale » en quelque sorte, localisée dans de petites métropoles portuaires : Bayonne, La Rochelle, Dieppe, Jersey, Guernesey, Plymouth, Saint-Malo, Dunkerque, Ostende, Flessingue, Middelbourg et quelques ports de la Baltique.

A plus grande échelle, l'économie corsaire nécessitait un bâtiment assez puissant, baptisé frégate* au XVIIe siècle, brigantin au XVIIIe siècle. Ce navire, souvent neuf et construit spécialement pour la course, représentait un investissement déjà important, auquel s'ajoutait le salaire d'un équipage de cent à deux cents hommes. Il fallait parfois aller chercher les navires marchands ennemis loin dans l'Atlantique ou dans la mer du Nord, et un tel navire corsaire pouvait rester quinze jours, un mois, quelques fois plus, sans toucher terre. Les armateurs avaient alors recours à des sociétés par actions pour armer un ou plusieurs bateaux. L'équipage, entassé dans un espace exigu, était souvent indiscipliné ; les

mutineries et les refus de se battre étaient fréquents, surtout quand la nourriture était insuffisante et que la croisière revenait bredouille.

Jean Bart porte les couleurs du roi

Car, contrairement à une idée répandue, les corsaires revenaient souvent sans avoir fait de prise. Pire, ils étaient fréquemment capturés par d'autres corsaires ou par des navires de guerre lancés à leur poursuite. La guerre de course n'était donc pas toujours payante, et les armateurs ne confiaient leurs plus belles unités qu'à des capitaines déjà expérimentés.

Embarqué comme matelot en 1672 sur un corsaire dunkerquois, Jean Bart fut nommé capitaine l'année suivante, à l'âge de vingt-trois ans. Sa fabuleuse aventure ne faisait que commencer. Dès sa première campagne, il captura 7 bâtiments. De 1674 à 1678, il soutint dix combats et captura 81 navires. Pour le récompenser, une fois la paix revenue, en 1679, on proposa à ce roturier d'intégrer la marine royale avec le grade de lieutenant de vaisseau. Les exploits de Jean Bart portèrent dès lors la couleur du pavillon royal. Était-il encore corsaire au sens strict du terme ? Il y eut dans les ports de France des Jean Bart par dizaines et l'économie liée à la guerre de course mobilisait, vers 1670-1680, les capitaux et les énergies dans une vingtaine de ports, de Dunkerque à Bayonne.

De 1690 à 1705, Louis XIV fit armer à Dunkerque une escadre légère qui comprenait 6 à 12 vaisseaux ou frégates de 18 à 50 canons, dont le commandement fut confié à Jean Bart, à Forbin, puis au chevalier de Saint Pol — pour ne citer que les plus célèbres. Les ordres envoyés à Jean Bart en 1692 étaient sans ambiguïté : « Les ennemis enverront sans doute des vaisseaux contre vous ? Appliquez-vous à les éviter ; il s'agit avant tout d'incommoder le plus possible le commerce ennemi. »

Enfin une troisième forme de course associant l'État et les particuliers s'était mise en place dans les dernières années du XVII^e siècle. Il s'agissait de véritables sociétés d'économie mixte à vocation corsaire : le roi fournissait des navires presque toujours supérieurs à 400 tonneaux et armés de 50 canons, il s'occupait de la mise en état des bâtiments, de fournir équipages et officiers. En contrepartie, les armateurs avançaient la nourriture et la solde de

l'équipage. Le roi recevait un cinquième des prises, déduction faite des frais.

La plus célèbre de ces expéditions fut organisée contre Rio de Janeiro en 1711. Duguay-Trouin et ses frères — l'un comme chef d'escadre et les autres comme armateurs — reçurent du roi 7 vaisseaux, 4 frégates et une flûte, montés par 6189 marins soit le double de tous les équipages corsaires de Dunkerque. La flottille partit de La Rochelle le 9 juin 1711, arriva à Rio le 12 septembre et rentra à Brest le 6 février 1712. Malgré la tempête qui coula deux vaisseaux, ce fut un succès : 4 vaisseaux, 2 frégates et 60 bâtiments marchands ennemis furent détruits.

Au cours des guerres du XVIII^e siècle, la course privée ne rencontra plus les succès du siècle précédent. Entre-temps, les navires de commerce étaient devenus des proies de plus en plus difficiles à saisir : ils étaient de mieux en mieux armés, et naviguaient en convois escortés par des bâtiments de guerre puissants et rapides. La course d'État, en revanche, restait toujours couronnée de beaux succès : en Angleterre, alors que les corsaires privés anglais effectuèrent 1066 prises de 1745 à 1748, la Royal Navy captura, à la même période, 1462 navires. Il est vrai que la marine de guerre anglaise se montrait sans scrupule : ainsi, de juin à septembre 1755, en période de paix avec la France, l'amiral Boscawen s'empara de 300 navires de commerce français, parmi les plus riches, estimés à 30 millions de livres (monnaie française).

Avec moins de cynisme, la marine royale française se livrait également, avec profit, aux activités corsaires ; au cours de la guerre d'Indépendance américaine (1776-1783)⁴, elle saisit ainsi 500 navires évalués à 20 millions de livres. Ces bilans fructueux s'expliquent avant tout par la supériorité des navires de guerre, plus puissants et mieux conçus, montés par de jeunes capitaines qui voyaient dans la course une source de gloire et de profit.

Sous la Révolution (1789-1799) et l'Empire (1804-1815), la guerre de course connut un ultime renouveau. En attendant un hypothétique redressement de la marine de guerre — désorganisée par l'émigration d'une partie des officiers —, les dirigeants de la république espérèrent en faire la principale arme offensive contre l'Angleterre :

« Tous nos plans, précise une adresse de la Convention, toutes nos croisières, tous les mouvements dans nos ports et en mer n'auront d'autre but que de ravager son commerce, de détruire et de bouleverser ses colonies, de la forcer à une banqueroute honteuse ». Comme au temps de Louis XIV, les frégates et les corvettes de la république étaient fournies à des armateurs privés, le commandement pouvant être assuré par des officiers ou par des capitaines marchands.

En cette fin du XVIIIe siècle, la course devenait également la seule ressource pour une île ou un comptoir isolés de la métropole. Ce fut le cas de Cayenne et de la Guadeloupe aux Antilles. Dans l'océan Indien, l'île de France aujourd'hui île Maurice symbolisa avec Surcouf une réussite incontestable et donna sa postérité au mythe corsaire. Avec 43 navires anglais capturés, dont le célèbre Kent, il fut bien le héros de la guerre de course menée pendant la Révolution et bientôt l'Empire.

De 1793 à 1810, 193 croisières furent effectuées à partir de l'île de France, dont 122 sur des corsaires privés et 71 sur des navires de l'État. Près de 500 navires furent pris ou détruits, et les pertes infligées au commerce anglais estimées à 5 millions de livres sterling. Indéniablement, cette course a gêné le commerce anglais avec les Indes et a sauvé l'île de France de la famine.

Ultimes sursauts en Amérique Latine

La riposte anglaise fut violente et efficace. Les Anglais combinèrent trois tactiques : convois obligatoires pour la protection des bâtiments marchands, escadres anticorsaires, bombardement et blocus de tout port européen commerçant avec l'Empire français. Le 16 mai 1806, les Anglais décrétèrent le blocus des côtes européennes, de l'Elbe à Brest. Napoléon Ier répliqua par le décret de Berlin 21 novembre 1806, qui interdisait tout commerce et toute correspondance avec l'Angleterre.

Désormais, aucun État ne pouvait jouir des avantages de la neutralité : il fallait choisir son camp. Les neutres — comme les Danois, Norvégiens, etc. — se tournèrent d'abord du côté français. Du coup, la Royal Navy bombarda et envahit Copenhague afin de contrôler le commerce de la mer Baltique. Danois et Suédois répondirent par la guerre de course, mais les bâtiments anglais

étaient trop bien protégés. Pour les corsaires de la mer Baltique et de la mer du Nord, il n'existait dès lors plus qu'une seule solution : commercer avec l'Angleterre.

En Europe, la guerre de course avait vécu : elle disparut complètement entre 1815 et 1840. Elle connut ses ultimes sursauts au début du XIXe siècle, dans les colonies d'Amérique latine en lutte pour leur indépendance. Pendant trois cents ans, elle avait été l'arme des États qui ne pouvaient ou ne voulaient pas se doter d'une puissante flotte de guerre. Mais dès que ces États parvinrent à se doter d'une marine, ils rejetèrent les corsaires dans les oubliettes de l'histoire.

* Cf. Lexique.

1. Cf. Repères chronologiques, p. 112.

2. Cette guerre opposant l'Angleterre à l'Espagne fut précipitée par le soutien qu'Élisabeth Ire accorda aux provinces révoltées des Pays-Bas espagnols, et par l'exécution de la reine catholique Marie Stuart 1587.

3. Conflit religieux qui déchira d'abord l'Allemagne, la guerre de Trente Ans devint une guerre européenne du fait de l'intervention du Danemark, de la Suède, de la France et de l'Espagne.

4. En soutenant dans leur guerre pour l'indépendance les insurgents américains, les Français virent le moyen de prendre leur revanche contre l'Angleterre, victorieuse lors de la guerre de Sept Ans 1756-1763.