

DE L'OR ET DES EPICES

Avant-propos : Nous nous situons au cours des XVI et XVIIème siècles. Cette période est charnière vers ce que l'on va appeler la Renaissance. Je m'efforce d'en évoquer quelques faits marquants nécessaires pour en situer le contexte, dans lequel ont évolué quelques personnages dont la mémoire n'a pas disparue encore de nos jours. Il y donc de nombreuses omissions, mais il fallait bien choisir. Je ne peux citer à chaque fois toutes les sources utilisées pour les vérifications qui s'imposent. Mais en particulier les ouvrages de : François REYNAERT « La grande Histoire du Monde », Olivier et Patrick POIVRE D'ARVOR « L'Odyssée des Marins », Jean RANDIER « Hommes et Navires au Cap Horn », Etienne Taillemite « Histoire ignorée de la Marine française »

Et d'autres ... Les illustrations sont le plus souvent extraites de WIKIPEDIA

Dominique Rouillard : Février 2021.

Ch. 1 : Henri, François, Charles, et les autres.

L'historiographie de la civilisation occidentale retient Christophe Colomb comme le « découvreur de l'Amérique » et en fait l'événement le plus important marquant le passage du Moyen Âge aux temps modernes dans un ensemble d'événements et de transformations majeurs.

Il n'est pourtant pas le premier navigateur à avoir traversé l'océan Atlantique depuis l'Europe : des expéditions l'ont précédé, notamment des Vikings venus d'Islande se sont établis pendant plusieurs décennies au Groenland jusque dans des régions de l'est de l'actuel Canada, mais ces expéditions n'avaient pas produit de documentation connue dans les pays d'Europe de l'ouest.

L'idée que des îles pouvaient exister à l'ouest de l'Afrique a été entretenue par la découverte des Açores qui apparaissent sur des cartes à la fin du XIV^e siècle avant d'être redécouvertes en 1427, des îles Canaries au milieu du XIV^e siècle et colonisées en 1402, des îles du Cap-Vert en 1456. Jean II du Portugal a fait déplacer la limite du *traité de Tordesillas* en 1494, avant la découverte officielle de la côte du Brésil en 1500 *par Pedro Álvares Cabral*. Cependant les Portugais vont surtout s'intéresser à la colonisation de l'Afrique dont ils avaient obtenu le monopole par la bulle *Æterni regis* rédigée en 1481 par le pape Sixte IV.

Henri, dit « le Navigateur »

Né le 4 mars 1394 à Porto et mort le 13 novembre 1460 à Sagres, prince du Portugal, il est souvent considéré comme le symbole des grandes découvertes et la figure la plus importante du début de l'expansion coloniale européenne. Lui-même n'a jamais vraiment navigué (sauf un aller-retour unique à Ceuta) et n'a donc fait aucune découverte géographique.

En 1414, alors qu'il n'a que 20 ans, don Henrique convainc son père d'organiser une campagne pour prendre le port de Ceuta aux musulmans. Des pirates maures harcèlent en effet les côtes sud du Portugal depuis ce port, vendant les habitants sur les marchés aux esclaves. La ville est prise en août de l'année suivante, et Henri découvre les marchandises apportées par les routes commerciales du Sahara dont Ceuta est une étape (notamment l'or du Sud de la Mauritanie), amenant les Portugais à descendre l'Afrique par la voie maritime. Cela suscite chez Henri le désir d'avoir sa part de cette richesse.

En 1416, il crée en Algarve une base de haute technologie avec un arsenal naval, un observatoire, ainsi qu'une école pour l'étude de la géographie et la navigation. Un cartographe connu, y est invité : il y compile les connaissances. Le port proche de Lagos fournit un abri pratique et devient un centre de construction navale. Le premier fruit de cet effort est la redécouverte de l'archipel de Madère qui sera colonisé par les Portugais.



Les routes d'Henri le Navigateur.

Les motivations du prince Henri qui envoie des explorateurs sur la côte ouest de l'Afrique sont de plusieurs ordres. Le motif économique est de contourner le monopole des Vénitiens qui dominent le commerce européen avec les Indes (les Vénitiens achetant les épices aux marchands caravaniers d'Arabie qui contrôlent la route terrestre des Indes) en suivant les côtes du continent africain dont on ignore à l'époque les dimensions. Un motif politique et religieux est, dans la continuité de la Reconquista, de poursuivre l'endiguement de l'expansion musulmane.

Ces explorations sont permises grâce à la construction et au perfectionnement des caravelles qui allient la voile latine à la voile carrée, et à une conception de la marine à voile, la « *volta do mar* » (littéralement « tour de la mer ») qui profite des courants et des alizés au large pour « contourner la mer », plutôt que de lutter de front contre les vents.

En 1427, un de ses navigateurs (*Gonçalo Velho Cabral* ou *Diogo de Silves*) découvre les Açores, rapidement colonisées. Jusqu'alors, le cap Bojador était le point le plus méridional de la côte africaine connu des Européens. Gil Eanes, le commandant d'une des expéditions de Henri, est le premier européen à l'avoir dépassé, en 1434.

Cinq ans plus tard, Henri fait mettre au point un nouveau type de navire, la caravelle, qui permet de voyager sur de plus longues distances. *Dinis Dias* parvient bientôt au fleuve Sénégal et dépasse le Cap-Vert en 1444. Avec le franchissement de la limite sud du désert, Henri atteint un de ses objectifs : le contournement des routes commerciales tenues par les musulmans et l'accès à l'or et aux esclaves.



CARAVELLE PORTUGAISE à voiles latines

Évolution marine de la caraque du Moyen Âge, qui servait au cabotage de marchandises principalement le long des côtes méditerranéennes, la caravelle s'en distingue par une taille plus élevée, entre 20 et 30 mètres, un tonnage moindre d'environ 200 tonnes et un tirant d'eau allongé.

Les bords élevés permettent d'affronter les lames d'eau de l'océan Atlantique. Ils se révélèrent adaptés à la navigation en haute mer au cours des campagnes d'exploration d'Henri le Navigateur. La coque large n'a qu'une faible calaison, le fond est plat et renforcé ce qui favorise une exploration côtière.

La **caravelle** dispose de plusieurs mâts sur lesquels sont fixées des voiles triangulaires aptes à capter la direction du vent et des voiles carrées favorables à la propulsion avec vent arrière. Les voiles latines tournant autour des mâts, grâce à de longues vergues — ou antennes — désolidarisées du mât (cf. *image de la Boa Esperança ci-contre*) permettent de naviguer contre le vent. La crainte d'un retour difficile par des vents et des courants qui avaient été favorables à l'aller disparaît et les explorateurs portugais se permettent alors toutes les audaces.

Au Moyen Âge, les coques étaient construites à partir d'un assemblage de bordés renforcé ensuite de membrures. À la fin du xv^e siècle, une nouvelle technique est apparue, accompagnant le développement des caravelles, celle qui consiste à procéder dans l'ordre inverse. Les membrures assemblées en premier dans la quille, les bordés venaient les garnir ensuite.

Le gaillard d'avant et le château arrière augmenté sont apparus ultérieurement (cf. *image de la Lisa von Lübeck ci-contre*). Ils conféraient aux caravelles une plus grande stabilité et une meilleure manœuvrabilité. Cette évolution a été conçue notamment pour permettre une meilleure remontée du vent.



La reconstitution du *Lisa von Lübeck*

De grands navigateurs ont utilisé la caravelle.

Bartolomeu Dias arrive au cap de Bonne-Espérance en 1487-1488. C'est avec les caravelles la *Pinta* et la *Niña*, ainsi qu'une caraque, la *Santa Maria*, que Christophe Colomb découvre l'Amérique en 1492. Le Portugais *Vasco de Gama*, qui a été le premier Européen à atteindre l'Inde en passant par les deux grands océans, utilise une caravelle pour ses exploits maritimes. En 1522, *Cristóvão de Mendonça* longe les côtes australiennes de *La Grande Jave* à la tête de trois caravelles.

François I^{er} face à Charles Quint

François I^{er}

Né à Cognac en 1494 (mort en 1547) il est considéré comme le roi emblématique de la période de la Renaissance française. Son règne permet un développement important des arts et des lettres en France. Sur le plan militaire et politique, le règne de François I^{er} est ponctué de guerres et d'importants faits diplomatiques.

Durant tout son règne, François I^{er} est resté celui qui décide de la guerre et de la paix. Sur trente-deux années de règne, Il en a consacré environ dix-sept à la guerre, en Italie et aux frontières du royaume. Il s'engage personnellement dans la conduite des opérations militaires en Italie. La conquête de la région de Milan est un de ses objectifs. Il doit faire face à l'Empereur Charles Quint.

Charles Quint

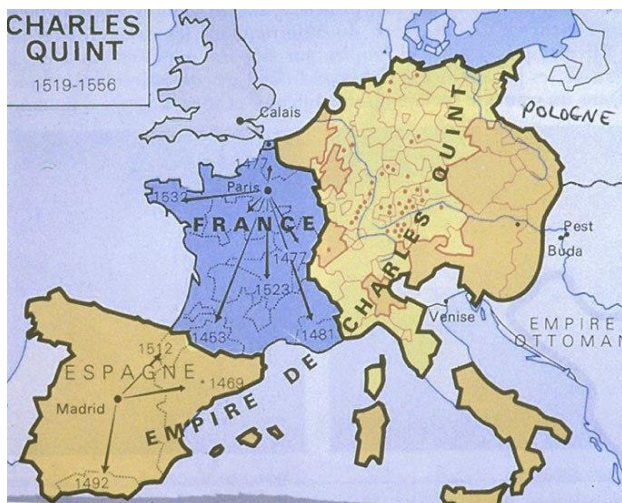
Il est né en 1500 à Gand (Belgique). Les héritages qu'il tient de ses familles paternelle et maternelle font de lui le souverain de l'Espagne, des Pays-Bas (Belgique et Pays-Bas actuels), de l'Autriche, du royaume de Naples. Charles Quint, en 1519, est élu empereur du Saint-Empire romain germanique.

Il apparaît comme le dernier empereur germanique à souhaiter réaliser le rêve carolingien d'un empire prenant la tête de la chrétienté.



François Ier et Charles Quint

La rivalité : François I^{er} face à Charles Quint



Les possessions européennes de Charles Quint entourent le royaume de France et le prennent en tenaille. François veut reprendre la Bourgogne, ayant appartenu à sa grand-mère paternelle. Le Milanais passe sous contrôle français après la victoire de Marignan, en 1515. Or le Milanais est un passage commode entre l'Autriche et la mer Méditerranée, donc vers l'Espagne. C'est donc une perte importante pour Charles, souverain espagnol.

Charles Quint prend sa revanche sur François I^{er} à Pavie en 1525 et y regagne le Milanais. Prisonnier à Madrid, le roi de France doit céder la Bourgogne, promesse qu'il ne tiendra pas, une fois libéré en 1526. Charles Quint doit alors faire face militairement à une coalition de princes italiens alliés à la France, mais les opérations militaires ne sont pas décisives. Pour continuer la lutte contre Charles Quint, le roi de France s'allie aux princes allemands protestants en lutte contre leur empereur et même avec les Turcs musulmans menaçants en Europe centrale et en Méditerranée. Après la mort de François Ier en 1547, Charles Quint poursuit la guerre contre Henri II, le fils de François Ier.

La rivalité des rois de France avec l'Empire Germanique, la Réforme protestante, initiée par Martin Luther à partir de 1517, ne laisse pas loisir, ni aux uns ni aux autres d'entreprendre des conquêtes maritimes. Ils n'ont d'ailleurs pas de marines significatives et doivent souvent recourir à des alliances lors de leurs conflits maritimes.

Henri, François, Charles Et maintenant les autres !

C'est pourtant sous leurs règnes que les Espagnols conquièrent l'Amérique Centrale et du Sud, Les Portugais le Brésil. Notons aussi les expéditions de Cartier au Canada sous le règne de François I^{er}.

Mais le « **Henri** » de ce trio n'est pas le « Navigateur » portugais, qui n'est d'ailleurs pas une tête couronnée. Misanthrope, célibataire, il n'a jamais régné. Il n'est pas non plus de la même génération. Mais je le cite en début de cette histoire en raison de sa vision des futurs développements maritimes.

Pour compléter le trio, il faut ajouter **Henri VIII Tudor**, qui règne sur l'Angleterre. Né en 1491 (mort en 1547), il est contemporain des 2 autres. Sur le plan morphologie, avec ses plus de 100 kg, il fait le poids face aux 2 mètres de François. Charles V ne doit pas être chétif non plus !

En ces temps troublés, les guerres et les paix alternent au gré des renversements d'alliances.

Henri VIII va essayer de tirer les marrons du feu. Il s'allie tantôt avec François, tantôt contre, ce qui ne les empêche pas à l'occasion de faire bombance ensemble au fameux « camp du Drap d'or » près de Calais.

Un autre protagoniste vient aussi mettre la zizanie dans l'Empire Chrétien, comme si la séparation entre catholiques et protestants ne suffisait pas.

Soliman « le Magnifique » (contemporain du trio, né en 1494, mort en 1566), après avoir pris la Hongrie, fait le siège de Vienne en 1529. Mais contrairement aux terriens François et Charles, il dispose d'une flotte importante en Méditerranée.



Henri VIII, Soliman « le Magnifique », et l'alliance de l'ottoman avec François Ier

Le formidable enrichissement du Portugal et de l'Espagne se lit alors dans l'embellissement de leurs principales villes. Les Espagnols montrent leur puissance en érigeant de magnifiques cités dans le Nouveau Monde.

Le monopole des relations commerciales au long cours et le phénomène nouveau de la colonisation font alors du Portugal et de l'Espagne les pays les plus opulents d'Europe. L'origine d'une marine espagnole provient de la nécessité de ravitailler et protéger ses provinces d'outre-mer. Commence ainsi un siècle de domination maritime des célèbres galions espagnols sur l'Atlantique, le Pacifique et la Méditerranée.

Mais les finances royales sont dilapidées dans le faste des cours impériales de Philippe II d'Espagne et les guerres.

En 1588, Philippe II d'Espagne décida l'invasion de l'Angleterre. Mais la déroute de **l'Invincible Armada** combinée à l'usure de la guerre de Quatre-Vingts Ans limita l'Empire colonial espagnol dans ses prétentions territoriales.

L'**Invincible Armada** (en espagnol *Grande y Felicísima Armada*, « la grande et très heureuse flotte ») est, en 1588, le nom de la flotte d'invasion armée espagnole à destination de l'Angleterre. Elle est affrétée par le très-catholique Philippe II d'Espagne. Sa mission est la conquête de l'Angleterre protestante d'Élisabeth I^{re}, menace permanente pour la souveraineté espagnole sur ses territoires des Pays-Bas. Initialement, la mission visait à établir Marie Stuart (catholique) sur le trône d'Angleterre et la rétablir sur celui d'Écosse, mais son exécution le 8 février 1587 modifia les objectifs de la flotte d'invasion.

La flotte espagnole se composait de 130 navires, en majorité des galions et des gros vaisseaux marchands armés de type caraque, transportant 30 000 hommes, dont environ 20 000 soldats (180 prêtres catholiques et 300 chevaux et mules, qui, - les chevaux, pas les prêtres ! - furent jetés à la mer, entre l'Écosse et l'Irlande pour économiser l'eau douce. La légende veut qu'ils se soient mélangés aux races locales, donnant naissance aux modernes et célèbres *ponys* du Connemara...). Dans un premier temps, face à une marine anglaise agile et déterminée, elle ne parvient pas à engager le combat lors de la bataille de Gravelines. Puis, soumise à des conditions météorologiques très difficiles et en l'absence de tout port ami pour relâcher, elle n'eut d'autre choix que d'abandonner le projet d'invasion. C'est lors du voyage du retour, en contournant la Grande-Bretagne par le nord, qu'une tempête conduit au naufrage sur les côtes irlandaises.

L'Invincible Armada fut découragée et affaiblie (à 17 % détruite sans véritable bataille) par la force des éléments naturels.



L'Invincible Armada



La Bataille de Lépante

La flotte ottomane.

La Méditerranée était depuis longtemps fréquentée par les commerçants de Venise en quête de des épices de l'orient. La flotte ottomane commandée par l'amiral Barberousse est puissante. François Ier a d'ailleurs fait alliance avec Soliman lors de ses guerres en Italie en 1530. Les bateaux turcs ont aussi eu l'occasion de rencontrer ceux des Portugais de passage vers les Indes à Aden en 1538.

En 1571, l'Empire ottoman tente de prendre le contrôle de la Méditerranée mais une flotte chrétienne se coalisa et la **bataille de Lépante** le 7 octobre 1571 a été la première défaite des Ottomans sur mer.

La coalition occidentale est parvenue à enfermer les Turcs dans un petit golfe sur la côte nord-ouest de la Grèce et la bataille fut alors une bataille d'infanterie sur les galères. 200 bateaux ottomans furent détruits (et Cervantès, jeune engagé, y perdit la main gauche...)

Cette défaite a été durement ressentie par Soliman, mais il a très rapidement su reconstituer sa flotte en un an : 250 bateaux sont reconstruits dès 1572.

La puissance maritime dépend-elle de la volonté du souverain ?

L'exemple des guerres entre le Royaume de France et l'Empire de Charles Quint montre que le développement d'une marine puissante n'est pas le résultat d'un objectif délibéré du souverain. La présence sur les mers était le plus souvent due à des contraintes défensives.

Ce sont des initiatives de princes éclairés tels que Henri « Le navigateur » ou des sollicitations comme celles de Colomb repoussées dans un premier temps par le Portugal puis financées par l'Espagne, qui ont été à l'origine des découvertes à partir de 1500.

Les objectifs commerciaux comme ceux des compagnies hollandaises ont été aussi déterminants pour la découverte de nouvelles routes.

Ce sera le sujet du chapitre 2. « A l'est d'Aden »

Ch. 2 : A l'Est d'«ADEN»

(East of Eden) : John Steinbeck, 1952)

Les portugais

Après avoir été invités par leur prince Henri à aller découvrir les côtes d'Afrique et même au-delà, les navigateurs portugais vont dépasser Aden et traverser l'océan Indien. Vasco de Gama aborde aux Indes en 1498 à Calicut. *La ville est dirigée par la dynastie des Zamorins, le « grand seigneur de la mer ». Le port de la ville était le plus important de la côte de Malabar où les Arabes et les Chinois échangeaient leurs marchandises et embarquaient la production locale.* Ce port est prospère et commerce déjà avec l'Europe. Venise perd alors son monopole. Le poivre est désormais moins cher à Lisbonne.

De nombreux comptoirs sont fondés sur les côtes d'Afrique et tout au long de cette nouvelle route maritime qui se prolonge vers Goa en 1510 et Malacca en 1511. Ils vont même pousser jusqu'aux Moluques.

Le partage des nouvelles découvertes par le Pape Alexandre VI (*Le traité de Tordesillas établi le 7 juin 1494 partageait le nouveau monde autour d'un méridien localisé à 370 lieues à l'Ouest du Cap Vert*) protégeait les routes le long de l'Afrique des revendications espagnoles. L'Amérique latine sera espagnole sauf le Brésil fortuitement découvert par Cabral en 1500. En cherchant les courants favorables, il avait été déporté beaucoup trop vers l'ouest.

En 1580, le Portugal perd son indépendance au profit de l'Espagnol Philippe II. Ne pouvant plus s'approvisionner en épices à Lisbonne, les Hollandais en guerre avec l'Espagne décident d'aller les chercher eux-mêmes.

Les Hollandais

Au XVII^e siècle, ils règnent sur la quasi-totalité des mers.

Mais avant d'en arriver là, la vocation maritime et commerciale des Provinces-Unies résulte en grande partie de sa lutte contre l'Espagne.

Les navigateurs hollandais commencent par visiter les mers froides délaissées par les Espagnols, puis la fermeture du port de Lisbonne à leurs navires en 1580 les incitent à se lancer vers l'océan Indien sur la route des épices. C'est la naissance d'un vaste empire commercial hollandais au détriment des Portugais, avec l'aide involontaire des Anglais qui ont anéanti l'Invincible Armada espagnole en 1588.

Dès 1600, Amsterdam a supplanté Anvers comme premier port d'Europe.

Les Néerlandais sont réputés pour être des marins aguerris : ils sont accoutumés aux mers difficiles car leur apprentissage se fait en mer du Nord.

Le Spitzberg (en mer de Barents) est découvert en 1596 par le Hollandais Willem Barents, qui cherche le passage du nord-est atlantique et arctique vers la Chine et les Indes, découverte pour laquelle les Provinces-Unies ont promis une forte prime. Il tente de passer par le nord de la Nouvelle-Zemble, mais la navigation dans les glaces est désastreuse pour des marins mal équipés. Obligé d'hiverner à 76° de latitude nord, Barents veut rejoindre le continent mais périt avec la majorité de son équipage.

Que ce soit pour la pêche, la navigation lointaine ou la guerre navale, la marine hollandaise est sans équivalent : avec 6.000 navires et plusieurs dizaines de milliers d'hommes d'équipage, elle équivaut à l'ensemble des autres flottes européennes. Dès la fin du XVI^e siècle, les chantiers navals hollandais conçoivent un navire de commerce performant et économique, **la flûte**, capable de manœuvrer avec de plus faibles effectifs que les bâtiments de même tonnage.

Une **flûte** est un navire de trois mâts aux voiles carrées. Le navire, très solide, navigue sur toutes les mers du monde. Une flotte assez puissante est alors financée par les capitaux privés des marchands.

Mais la population hollandaise ne suffit pas à équiper les navires, surtout ceux de la Compagnie des Indes Orientales : environ la moitié des matelots arrive d'Allemagne et des pays scandinaves.

Au Portugal la volonté du prince avait eu pour effet d'initier les premières expéditions autour de l'Afrique mais l'effet n'a pas été durable. Au contraire, en Hollande, le relai pris par des initiatives commerciales et privées ont permis un développement de tout autre ampleur.

En 1602 est créée la Compagnie néerlandaise des Indes Orientales ou *Vereenigde Oostindische Compagnie*, plus connue sous le sigle **VOC**.

De nouvelles routes maritimes

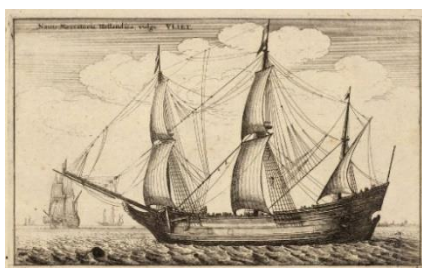
La route maritime suivie par les navires hollandais dans l'océan Indien, améliore l'itinéraire inauguré par les Portugais en raccourcissant le voyage de six mois. Dans l'Atlantique, ils gagnent la zone des alizés de nord-est, s'approchent des côtes brésiliennes, puis changent de cap et retraversent l'océan vers le sud-est, en direction du Cap de Bonne-Espérance. Autour de la zone du Cap, les navires sont souvent secoués par de violentes tempêtes venues du nord-est. C'est ainsi que l'explorateur néerlandais Hendrik Brouwer découvre en 1610, une nouvelle route qui évite le long trajet de l'île Maurice à l'Inde, en cinglant droit vers l'est à la hauteur du Cap. Bien au large de l'actuelle Australie, il met le cap vers le nord et rejoint l'île de Java.

Le retour s'effectue par le nord de l'océan Indien, sans escale en Inde. Les navires se ravitaillent au Cap qui sert d'escale à de nombreuses flottes. Au milieu du XVII^e siècle, des colons hollandais s'y installent, rejoints après 1685, par des huguenots français chassés par la Révocation de l'Édit de Nantes. Au XVIII^e siècle, le Cap et ses 15.000 habitants est la plus grosse colonie européenne du continent africain.

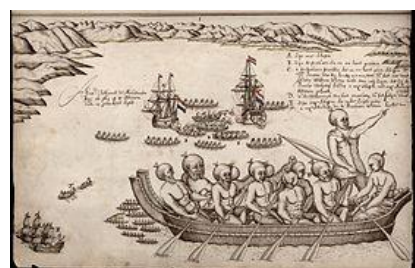
Les Hollandais se taillent aux Indes Orientales (Sumatra, Java, Bornéo, Timor, Macassar et Moluques) un puissant empire maritime fondé sur le monopole du commerce des épices. Pour cela, ils ont évincé les Portugais qui les avaient précédés au XVI^e siècle, dans les océans Indien et Pacifique.



Les routes de Tasman



Une flûte hollandaise



Le navigateur hollandais Linschoten publie un traité contenant des instructions nautiques sur le voyage en Orient : traduit en français, en allemand et en anglais, le *Routier de Linschoten* acquiert une notoriété immense auprès des marins d'Europe du Nord et devient la bible des capitaines de navires marchands pendant tout le XVII^e siècle.

La **VOC** va entretenir une flotte de 200 navires et plus de 10.000 agents aux Indes Orientales : elle détient le monopole de tout le commerce à l'est du cap de Bonne-Espérance et à l'ouest du détroit de Magellan, avec le droit de faire la guerre, de fonder des comptoirs, de traiter avec les souverains locaux, de rendre la justice et de battre monnaie -- ce sont des droits régaliens.

Sa maîtrise de la cartographie est totale : elle possède son bureau hydrographique dirigé par un cartographe attiré, lié par le secret. Ses dessinateurs reproduisent des cartes réservées à l'usage exclusif des navigateurs de la VOC. Pour les régions trop peu connues, les capitaines reçoivent à leur départ des cartes vierges sur lesquelles figurent seulement les lignes de rhumbs (*mesures d'angles délimitées par deux directions du vent*).

Abel Tasman a donné son nom à la Tasmanie. Il est surtout connu pour ses voyages entre 1642 et 1644 au service de la *Vereenigde Oost-Indische Compagnie*, la Compagnie néerlandaise des Indes orientales, VOC. Il fut le premier navigateur européen à explorer en 1642 la Tasmanie et la Nouvelle-Zélande. Il fut aussi le premier européen connu à explorer les îles Fidji, en 1643.

Au cours de son premier voyage (1642-1643), Tasman navigua de Batavia (l'actuelle Jakarta) avec deux petits bateaux, d'abord vers l'île Maurice puis vers l'est. Il manqua ainsi l'Inde, qu'il cherchait à atteindre, mais atteignit l'île de Tasmanie, nom que les Britanniques lui donnèrent plus tard. Il explora le premier cet archipel de 156 îles puis continua à naviguer vers l'est, et vit la Nouvelle-Zélande, en pensant qu'elle était reliée à un morceau de terre au sud de l'Amérique du Sud. Puis il navigua vers le nord le long de sa côte occidentale. Tasman poursuivit sa route vers le nord, mais manqua le détroit de Cook, qui sépare l'île septentrionale de l'île méridionale, et en conclut que la Nouvelle-Zélande ne devait vraisemblablement former qu'une seule masse de terre. Au cours du voyage de retour vers Batavia, il vit encore les Tonga.

Tasman, son navigateur et son marchand cartographièrent aussi des parties conséquentes de l'Australie, de la Nouvelle-Zélande et des îles du Pacifique. Mais il faut se souvenir qu'à cette époque, on ne disposait d'aucun instrument permettant d'évaluer correctement les longitudes.

Les archives royales de La Haye conservent des séries de cartes sur lesquelles les côtes d'Australie apparaissent au fur et à mesure de leur découverte au XVII^e siècle.

A la suite des Hollandais, Anglais, Français, Suédois et Danois se lancent à la conquête du marché des épices. *La East India Company est fondée par l'Angleterre aussi en 1600*
Le Danemark se lance en 1616 et la Suède en 1731.
La Compagnie des Indes Orientales n'est créée qu'en 1664 par Colbert.

La Marine Française

Une source importante pour ce paragraphe est « L'Histoire ignorée de la Marine Française » de Etienne Taillemite. Ce paragraphe sera un peu plus développé, car il s'agit d'une histoire qui nous concerne forcément plus que toute autre.

L'Espagne, géant naval est pourvue d'une solide marine et d'une solide administration navale, tout au moins jusqu'à l'expédition catastrophique de son « Invincible Armada » sur les côtes de l'Irlande. L'Angleterre se dote alors, au milieu du XVII^e siècle, des bases de ce qui sera plus tard la *Royal Navy*. Les rois de France, tout à leurs tropismes continentaux et à leurs problèmes intérieurs, ne franchissent pas cette étape.

À l'avènement d'Henri IV, le littoral français est dans l'ensemble à l'abandon et le roi n'a qu'un seul bâtiment de guerre ! Il faut emprunter des navires à l'étranger pour transporter Marie de Médicis en 1600 venue épouser Henri IV ! Plus tard la France se dotera avec des hauts et des bas d'une marine permanente avec Richelieu et Colbert. Mais les budgets manqueront de continuité et l'administration sera souvent inadéquate.

Lorsque la guerre dure trop longtemps et que les finances de la monarchie deviennent défailtantes, c'est au détriment de la Marine que se font les arbitrages financiers. Dans les années 1680, la flotte française est

restaurée mais en 1715, à la mort de Louis XIV, elle se limite à une trentaine de bâtiments, soit à peu près le même volume qu'au début de son règne personnel (1661).

Durant la minorité du roi Louis XIII, en 1610, Champlain poursuit ses voyages au Canada et quelques Français continuent à tenter leur chance sur des opérations de colonisation au Brésil, font leur apparition sur les côtes de Guinée (1614), ou poussent jusqu'au cap de Bonne-Espérance (1619). En 1614, Louis XIII découvre pour la première fois un port en 1615 lorsqu'il vient à Bordeaux pour épouser Anne d'Autriche (qui arrive d'Espagne).

Richelieu et Mazarin : les premiers pas d'une marine permanente (1624-1661)

Les effets accélérateurs du siège de la Rochelle

Une ville dans toute l'Europe symbolise le rejet de l'autorité royale : La Rochelle. Depuis la fin du XVI^e siècle et les guerres de religion, la cité protestante soutenue par l'Angleterre semble invulnérable derrière ses murailles. Son port lui offre toutes les possibilités du commerce et du ravitaillement.

L'expérience du siège rochelais, même s'il a été plus terrestre que maritime (il n'y a pas eu de bataille navale franco-anglaise) semble riche d'enseignement. Dans son avis au roi de 1629, Richelieu écrit : « La première chose qu'il faut faire est de se rendre puissant sur la mer qui donne entrée à tous les États du monde » Louis XIII, roi tourné vers les affaires continentales et le renforcement de ses frontières à l'Est, ne se sent guère concerné par les questions navales, mais laisse faire Richelieu.

En 1637, la flotte se monte à une quarantaine de vaisseaux, dont *La Couronne* de 2 000 tonneaux qui se veut la réplique du *Sovereign of the Seas*, le navire amiral du roi d'Angleterre. Richelieu fait commander en nombre aussi des galères pour agir en Méditerranée. Les carences de cette marine restent nombreuses : le corps des officiers, peu discipliné, n'est pas solide et il faut le renouveler à chaque campagne, malgré la création des *gardes du grand-maître*, en 1626. Le recrutement des équipages reste aussi plus que sommaire, puisqu'il faut recourir à la « Presse » : les matelots sont raflés dans les ports pour être embarqués de force, mais ce système est encore plus massivement pratiqué en Angleterre...

Après la mort de Richelieu (1642) et de Louis XIII (1643), Mazarin prend les rênes du pays pendant la minorité de Louis XIV. Il ne peut négliger la guerre navale, mais doit tenir compte des difficultés financières, et de la guerre civile, la Fronde (1648-1653). À sa mort, en 1661, la marine compte une vingtaine de vaisseaux et quelques galères achetées à Gênes, un noyau d'officiers compétents, et même un petit effort de construction en 1657-1658. Mais le littoral français est plus ou moins à l'abandon.

Les « Barbaresques » se sont même réinstallés aux îles d'Hyères d'où ils lancent des raids meurtriers. Pour l'essentiel il faut donc tout reprendre. Ce sera l'œuvre des Colbert père et fils avec le soutien de Louis XIV.

Comme le résumait deux historiens (*), *Jean Meyer et Martine Acerra* : « Il existe une différence fondamentale entre la France et l'Angleterre, ... L'Angleterre n'a qu'une frontière, maritime, à défendre. La France en possède deux d'égale importance : terrestre et maritime... » Vauban, va construire une défense des côtes appuyée sur le réseau terrestre remarquable de villes fortifiées, mais il n'a pas de complément maritime pour une défense dynamique. La marine doit se contenter de budgets toujours inférieurs à ceux de terre.

(*) Cités dans « *Histoire ignorée de la Marine Française* » cf ouvrage cité plus haut : *Jean Meyer est agrégé d'histoire souvent cité dans les ouvrages d'histoire de la marine, Martine Acerra a dirigé plusieurs thèses en 2019 et 2020 sur ce thème.*

La situation est moins désastreuse pour la marine commerciale. La piraterie n'est pas non plus dédaignée, d'autant qu'elle formait des capitaines compétents. Même pour ces vaillants aventuriers, fortune faite, le côté terrien l'emporte : ils se font construire de confortables « malouinières » autour de Saint Malo.

Richelieu fut le premier à se soucier des infrastructures à terre. Mais le choix de Brouage (en Charente Maritime) qui s'ensaisait n'était pas des plus heureux. Toulon fut aménagé pour recevoir les galères, Nantes pour construire les premiers chantiers navals. Des magasins, ateliers de réparations, forges et corderies sont développés à Brest.

Mais on le constate, ce ne sont pas des sites qui disposent de bons atouts géographiques. La continuité avec un réseau de communication fluvial vers les débouchés à l'intérieur des terres est un atout (**) qui reste encore de nos jours, essentiel. Cela explique la domination commerciale, déjà à l'époque, des ports d'Anvers et d'Amsterdam. Un port qui se limite à n'être qu'un point de départ ou d'arrivée risque de voir son avenir compromis. Le développement est mieux assuré lorsque le port est un lieu de convergence et de transit entre « Avant » et « Après » plutôt que « Terminal ».

(**) Cf. : Pierre Gras « Le temps des ports »

Colbert va tenter de modifier le goût des Français pour les offices de judicature, les charges anoblissantes et les placements économiquement stériles. Mais la construction des navires et des chantiers n'est qu'un aspect du problème : il faut se doter de structures efficaces, administratives, industrielles et de formation. Le pouvoir des amiraux incompetents mais jouissants de prérogatives honorifiques est centralisé en 1669 au profit du roi, donc de facto sous le contrôle de Colbert. Deux Vice-amiraux sont nommés, un pour le Levant (la Méditerranée), l'autre pour le Ponant (l'ouest). Les capitaines et officiers sont promus par le roi. Les effectifs sont doublés. Le corps d'officiers mis en place, il a fallu songer aux aspects matériels. Colbert est un homme de dossier, (un énarque avant l'heure). Mais la religion du détail, les contrôles multiples, les formulaires tatillons, constituent rapidement une « bureaucratie d'avant-garde ».

Dès 1668, un véritable code regroupe pour la première fois toute la législation en vigueur et règle tous les aspects de la marine de guerre : La hiérarchie et le commandement, les fonctions de chacun à bord d'un navire, de l'intendance au port, ce qui se conçoit. Mais dans le moindre détail : les pavillons, flammes et marques de commandement, le cahier des charges de « l'officier de plume ». Le chirurgien veille, cela va de soi, à l'état sanitaire de l'équipage et du navire mais il est précisé qu'il ne doit pas négliger de prévenir en temps utile l'aumônier qui doit embarquer chaque navire. Et ainsi de suite ...

* * *

Plusieurs compagnies commerciales sont créées, qui reçoivent chacune une aire géographique à exploiter. En **1664 La Compagnie de Indes Orientales** reçoit le monopole du commerce et de la navigation en Orient. Les grands dignitaires de la cour, les magistrats, notables et grands marchands, sont lourdement sollicités mais la souscription du capital indispensable ne sera jamais réalisée complètement, 9 millions de Livres au lieu des 15 requis.

Lorsqu'elle prend son essor, de Pondichéry et Calcutta, 8 à 10 vaisseaux chargés de tissus arrivent annuellement à **Lorient**, port de la Compagnie, important dans l'histoire des indiennes de coton en Europe (initialement fondé au Blavet, aujourd'hui Port-Louis).

* * *

Le vaisseau de 74 canons

C'est un vaisseau de guerre de troisième rang portant deux ponts d'artillerie. Un « 74 », comme on le surnomme, est généralement considéré comme le compromis le plus performant de l'époque de la marine à voile, eu égard à sa maniabilité, sa puissance de feu, ses performances maritimes et militaires globales d'une part, et d'autre part son coût et sa rapidité de fabrication, ainsi que son équipage presque moitié moindre que les grands trois-ponts (750 hommes).

Épine dorsale des flottes européennes, le « 74 » fut au centre de toutes les batailles d'envergure de la seconde moitié du XVIII^e siècle et du début du XIX^e siècle. C'est aussi l'un des premiers navires à être construit en série de manière standardisée.

Lors de la première moitié du XVIII^e siècle, la marine française met progressivement au point un nouveau type de vaisseau de ligne du deuxième rang, portant soixante-quatorze canons, dont le premier représentant est le navire expérimental le *Bourbon*. Un grand nombre d'exemplaires sont construits, variant pour les dimensions et quelque peu pour la disposition de l'armement.

Ces vaisseaux sont conçus sous l'impulsion de Maurepas, le ministre de la Marine, qui essaie de combler l'infériorité numérique de la Marine royale par des vaisseaux de ligne plus manœuvrant et porteurs d'un armement important. Les trois-ponts, trop peu manœuvrant et hors de prix sont abandonnés. La longueur d'un vaisseau est déterminée par l'écart entre deux sabords. Les ingénieurs proposent grâce à un nouveau mode de construction d'augmenter la longueur des vaisseaux et donc le nombre des sabords. C'est ainsi qu'est mise sur cale une nouvelle catégorie de vaisseaux à deux ponts plus puissants, seul moyen disponible pour compenser la supériorité numérique de la *Royal Navy*. Le premier vaisseau de 64 canons deux ponts sort en 1735, suivi du **premier 74 canons** en 1743-1744 et le premier 80 canons deux ponts est opérationnel en 1744.

C'est le 74 canons que l'Histoire va retenir. Le *Terrible* que l'on peut considérer comme le premier 74 canons est lancé en 1743. Véritable village flottant, le « 74 » doit pouvoir être autonome pendant plusieurs mois, aussi bien en vivres qu'en matériel, et pouvoir effectuer des réparations en mer à la suite de dégâts reçus au combat ou lors de tempêtes. Pour cela il embarque de grandes quantités de vivres et d'équipement soigneusement établis et référencés. Le chargement de tout le matériel suit une règle bien précise. Le rangement des vivres et équipement se fait de façon que la stabilité du vaisseau soit préservée. Ce qui est lourd est positionné au centre du navire et au fond, puis vient ensuite ce qui est plus léger qui sera rangé sur les côtés et plus en hauteur. L'artillerie suit le même principe, les canons de gros calibre sont situés dans la batterie basse et plus on s'élève dans les œuvres mortes plus le calibre se réduit.



On trouve à bord tout ce qu'il faut pour permettre à l'équipage d'être autonome pendant trois à six mois, aussi bien en liquide qu'en solide ou en « vivant ». Pour cela on privilégie des aliments ayant une bonne durée de conservation, vient ensuite l'apport calorique et enfin le goût et diversité. Exception faite de l'état-major qui bénéficie de produits frais (comme les animaux, le lait, les œufs), la grande majorité de l'équipage doit se contenter de produits qui se détériorent dans le temps (ex : l'eau).

Les produits frais et les animaux/volailles sont réservés à l'état-major et aux malades/blessés ; on trouve ainsi à bord : 500 poules, 48 canards, 36 pigeons, 24 dindes, 24 moutons, 2 oies, 12 cochons, 8 bœufs, 6 veaux, 4 truies, 2 vaches à lait, 1 verrat (porc).

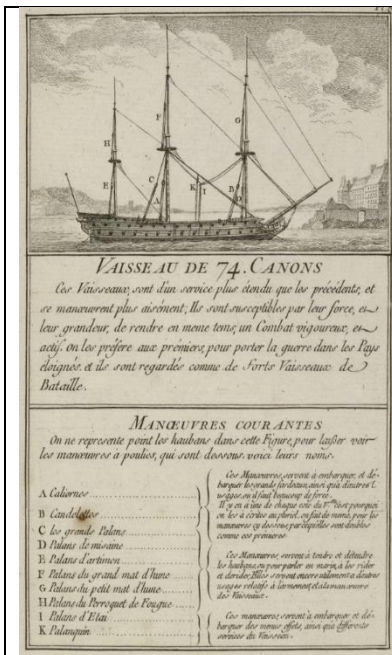
Les vivres solides : 52 tonnes de biscuits de mer, 26 tonnes de farine, 15 tonnes de salaisons (viande et lard), 14 tonnes de fèves et fayots, 3 tonnes de sel, 2 tonnes de riz, 1,1 tonne de fromage, 1 tonne de poisson salé (assez peu apprécié), 350 kg de sucre.

Vue d'une partie des animaux destinés à la consommation de produits frais pour les officiers (vers 1775).

Pour cela un 74 canons embarque le matériel suivant :

En armement :	En matériel non-militaire :
<ul style="list-style-type: none"> • 22 tonnes de poudre réparties dans des barils de 100, 50 et 25 livres ; • Barils porte-mèche (destinés comme le nom l'indique, à conserver les mèches allumées) ; • Gargousses de poudre pour les canons ; • 50 tonnes de boulets de canons de tous calibres, soit 4 440 pièces (60 boulets par canon) ; • Mitraille (ou grappe de raisin) ; • <u>Pierriers</u> avec leur support (chandelier) et leurs charges ; • 340 mousquetons, fusils et pistolets ; • Barils de cartouche ; 	<ul style="list-style-type: none"> • Mâts de hune de rechange ; • Cordages et filins ; • Bouées ; • Lanternes et fanaux ; • 1 grande ancre ; • 1 ancre à jet.

- Refouloirs et écouvillons (instrument d'artillerie) ;
- Anspects et pincés destinés à lever les canons ;
- 70 sabres et coutelas, banc d'armurier et coffres.



Véritable village flottant, le « 74 » doit pouvoir être autonome pendant plusieurs mois, aussi bien en vivres qu'en matériel, et pouvoir effectuer des réparations en mer à la suite de dégâts reçus au combat ou lors de tempêtes. Pour cela il embarque de grandes quantités de vivres et d'équipement soigneusement établis et référencés. Le chargement de tout le matériel suit une règle bien précise.

Le **vaisseau de 74 canons** est un vaisseau de guerre de troisième rang portant deux ponts d'artillerie. Un « 74 », comme on le surnomme, est généralement considéré comme le compromis le plus performant de l'époque de la marine à voile, eu égard à sa maniabilité, sa puissance de feu, ses performances maritimes et militaires globales d'une part, et d'autre part son coût et sa rapidité de fabrication, ainsi que son équipage presque moitié moindre que les grands trois-ponts (750 hommes).

Épine dorsale des flottes européennes, le « 74 » fut au centre de toutes les batailles d'envergure de la seconde moitié du XVIII^e siècle et du début du XIX^e siècle. C'est aussi l'un des premiers navires à être construit en série de manière standardisée.

Lors de la première moitié du XVIII^e siècle, la marine française met progressivement au point un nouveau type de vaisseau de ligne du deuxième rang, portant soixante-quatorze canons, dont le premier représentant est le navire expérimental le Bourbon. Un grand nombre d'exemplaires sont construits, variant pour les dimensions et quelque peu pour la disposition de l'armement.

C'est ainsi qu'est mise sur cale une nouvelle catégorie de vaisseaux à deux ponts plus puissants, seul moyen disponible pour compenser la supériorité numérique de la Royal Navy. Le 74 canons que l'Histoire va retenir : Le Terrible est lancé en 1743.

Près de 750 hommes sur environ 57 mètres de long, une multitude de métiers, une hygiène et une alimentation rudimentaires, une discipline de fer rythmée par 5 Quarts où les périodes de travail et de repos priment sur les loisirs, voilà qui résume la dure réalité des marins à bord de la marine à voile de cette époque

Le livre de Taillemitre indique la composition de l'équipage d'un gros vaisseau de guerre en 1770.

Etat-major	Equipage	
Un capitaine de Vaisseau commandant	27 officiers mariners de manœuvre	427 -> matelots
Un capitaine de vaisseau commandant en second	43 -> canonnage	75 -> mousses et novices
Cinq lieutenants de vaisseau	6 -> calfatage	118 -> sous-officiers et soldats
Cinq enseignes	7 -> pilotage	33 -> « surnuméraires »
Douze Gardes de la marine	6 -> charpentage	
Quatre volontaires	4 -> voilerie	
Trois officiers de Corps Royal d'infanterie de Marine		
Un chirurgien Major		
Un aumônier		
Soit 17 officiers	Soit 96 hommes	<u>En tout sur le pied de guerre = 775 personnes pour un vaisseau de 74 canons.</u>

Près de 750 hommes sur environ 57 mètres de long, une multitude de métiers, une hygiène et une alimentation rudimentaires, une discipline de fer rythmée par 5 Quarts où les périodes de travail et de repos priment sur les loisirs, voilà qui résume la dure réalité des marins à bord de la marine à voile de cette époque.

En 1765, la Marine française est dotée de 22 vaisseaux de 74 canons, ils sont 26 en 1775, 33 en 1780, 43 en 1785. La Royal Navy fait un effort encore supérieur, avec 44 vaisseaux de ce type en 1765, 49 en 1775, 53 en 1780. Il est vrai que les deux pays sont engagés après la guerre d'Amérique dans une course à l'armement

naval qui ne trouvera sa conclusion qu'à Aboukir (1798) et Trafalgar (1805). En 1783, l'arsenal de La Havane construit le premier 74 canons d'Amérique du Nord, l'*America*.

Les navires suivent aussi l'évolution technique de la fin du XVIII^e siècle, particulièrement sous les effets accélérateurs de la guerre d'Amérique, avec l'apparition du doublage de cuivre et de la caronade en Angleterre. Le doublage de cuivre, inventé dans les années 1770 a pour but au départ de protéger la coque contre les incrustations d'algues, de vers et de coquillages, mais on se rend compte rapidement qu'il a aussi pour effet de rendre les vaisseaux plus rapides. La caronade, inventée dans les forges Carron en Écosse, est un canon court de gros calibre pour tirer à courte distance en faisant le maximum de dégâts sur l'adversaire. Ses effets dévastateurs sont remarqués lors de la bataille des Saintes, en 1782. À la fin des années 1780, tous les 74 canons français et britanniques sont doublés de cuivre, mais seuls les Britanniques ont mis des caronades sur tous leurs vaisseaux.

Les grands et coûteux trois-ponts de 100 canons ou plus, si nombreux dans les escadres du XVII^e siècle se réduisent à la portion congrue au fil du XVIII^e siècle. La France en a même abandonné la construction pendant plusieurs décennies, mais les progrès techniques enregistrés sur les 74 canons permettent de faire renaître ce type de navire à l'occasion du « don des vaisseaux ». Ainsi sont lancés en 1764 et 1766 le *Ville de Paris* et le *Bretagne*. La *Royal Navy* et la Marine française en alignent cependant moins de cinq exemplaires chacune, réservés aux amiraux à la tête des grandes escadres de la guerre d'Amérique comme le HMS *Victory* ou le *Ville de Paris*. La construction en nombre des vaisseaux trois-ponts reprendra à partir de 1788 avec les énormes vaisseaux de 118 canons. Enfin à partir de 1789 seront lancés les premiers exemplaires d'une nouvelle série de vaisseaux, intermédiaires entre les nombreux « 74 » et les immenses « 118 », des navires armés de 80 pièces, de la classe Tonnant. Ces vaisseaux étant établis dans le prolongement de la réussite des 74 de la classe Téméraire.

* * *

Du côté du **Ponant**, la **Compagnie des Indes Occidentales** sera un échec total. Elle ne s'occupera même pas du Canada administré directement comme une province du Royaume.

Ce sera l'objet du chapitre 3 « À l'Ouest, rien de nouveau »

Ch. 3 : « A l'Ouest, rien de nouveau » ?

« *Im Westen, nichts Neues* » : *Erich Maria Remarque, 1929.*

Les premières conquêtes

Par le traité de Tordesillas de 1494, l'Espagne et le Portugal se partagent le « Nouveau Monde » par rapport au méridien situé à 370 lieues à l'ouest du Cap-Vert

Les Espagnols envahirent la majeure partie de l'Amérique du Sud et de l'Amérique Centrale et une grande partie de l'Amérique du Nord.

La couronne portugaise s'empare des territoires à l'est du partage, le Brésil.

Les Britanniques, les Français et les Hollandais conquièrent les îles de la mer des Caraïbes, lesquelles pour la plupart d'entre elles avaient déjà été prises par les Espagnols ou dépeuplées par les maladies.

Le royaume de Danemark colonise le Groenland de nouveau entre les XVIII^e et XX^e siècles, mais établit aussi des colonies dans les îles Vierges.

Tous les territoires conquis par les conquistadors sont raliés à la couronne de Castille. En 1523, les premiers Franciscains arrivent en Nouvelle-Espagne. Avec le durcissement des autorités contre les indiens et la résistance de ceux-ci, l'évangélisation s'avère peu efficace. **Bartolomé de las Casas**, un dominicain s'élève auprès de Charles Quint des atrocités que subissent les indigènes. Mais Charles V est occupé par sa rivalité avec François I.

Il faut attendre près d'un demi-siècle après la redécouverte du continent par Christophe Colomb pour que les navires européens lancent des expéditions sur les côtes de la Nouvelle-Angleterre, et plusieurs dizaines d'années encore avant la fondation de premiers établissements.



Dans la première moitié du XVI^e siècle, les Espagnols pénètrent depuis le Mexique dans le territoire actuel des États-Unis, sans s'y implanter de façon durable. Vers l'est, la Floride est aperçue par le navigateur Juan Ponce de León en 1513 puis, après le séjour de plusieurs années de Álvar Núñez Cabeza de Vaca, elle est explorée par Hernando de Soto qui poursuit vers les Appalaches et la région du Mississippi. À l'ouest, le mythe de l'Eldorado attire les aventuriers comme Francisco Vásquez de Coronado au sud-ouest des États-Unis actuels. C'est ainsi qu'est découvert le Grand Canyon vers 1540 et Cabrillo croise au large de la future Los Angeles.

À partir de 1765, les Espagnols entreprennent la colonisation de la Californie pour faire face aux tentatives d'implantations russes en Alaska.

Les autres puissances européennes, la Grande-Bretagne et la France explorent aussi les côtes américaines entre 1520 et 1607, mais ne parviennent pas à s'y implanter malgré des tentatives entre 1560 et 1590.

Les Hollandais établissent un comptoir commercial appelé La Nouvelle-Amsterdam (1624) : il s'agit du site de New York. L'île de Manhattan est achetée aux Indiens Lenapes pour soixante florins de marchandise par les Hollandais de Peter Minuit en 1626. De là, les Néerlandais s'étendent vers l'ouest, suivant le fleuve Hudson,

et au sud, vers le Delaware, fournissant en arme les Tribus des Cinq Nations, ou Iroquois, qui mènent une guerre destructrice contre les Hurons et leurs alliés français du Canada.

Les Suédois fondent une colonie dans les États actuels du Delaware et de Pennsylvanie sous l'égide de Peter Minuit qui travaillait auparavant pour les Hollandais.

Pour le compte de l'**Angleterre**, dès 1497, l'explorateur vénitien Giovanni Caboto (**John Cabot**) est envoyé en mission par le roi Henri VII. Celui-ci longe les côtes canadiennes actuelles du Labrador, de Terre-Neuve et de la Nouvelle-Écosse.

* * *

Les premières entreprises coloniales françaises :

Les Français s'établissent à Tadoussac en 1599. En juin 1604, le huguenot Pierre Du Gua de Monts, sous Henri IV, débarque à la frontière entre les futurs Maine et le Nouveau-Brunswick. Il s'agit de l'îlot Sainte-Croix, dans la baie de Fundy, aux États-Unis. *(Les archéologues ont retrouvé les squelettes des premiers occupants français.)*



La Nouvelle France :

Après les premiers voyages de **Du Gua de Monts** et de **Champlain**, les Français s'occupent à mettre en place la **Nouvelle-France** qui correspondait à presque la moitié du continent et était composée de quatre colonies: l'Acadie, le Canada, Terre-Neuve, et la Louisiane.

Au XVIII^e siècle, les rivalités hispano-françaises d'une part et hispano-anglaises de l'autre pour le contrôle de la Floride rythment l'histoire. La situation dégénère en guerre ouverte lorsque la guerre de succession d'Espagne éclate en 1703. L'Espagne réussit à garder ses possessions en Floride.

La Nouvelle-France disparaît officiellement en 1763, lorsqu'elle est absorbée par les Anglais et les Espagnols en vertu du traité de Paris qui met fin à la guerre de Sept Ans.

Le CANADA.

Samuel de Champlain arrive sur les territoires de l'actuel Canada en 1603 et entreprend l'exploration de la vallée du Saint-Laurent. Il fonde Québec en 1608. Il conclue une alliance avec les Hurons contre les Iroquois, ce qui entraîne dès lors un état de guerre permanent entre colons français et Iroquois jusque dans les années 1630.



Vue de la ville de Québec en 1729.

Richelieu fonde la **Compagnie des Cent-Associés** pour aider au développement de la colonie. La population canadienne reste toutefois relativement peu nombreuse et mal approvisionnée par la métropole. La Compagnie des Cent-Associés a été ruinée par la capture de la colonie en 1629 par les frères Kirke. Mais ceux-ci ont accompli un acte illégal en s'emparant de la colonie française en temps de paix, et par le traité de Saint-Germain-en-Laye, Québec est rendue par l'Angleterre à la France en 1632.

Elle subsiste cependant jusqu'en 1663 mais n'arrive pas à développer démographiquement. Celle-ci devient colonie royale en 1663 et est baptisée « **Nouvelle-France** ». La colonie connaît un accroissement de sa population dans les années 1670, lorsque des « filles du roi » y sont envoyées par Louis XIV afin d'épouser les colons franco-canadiens, la population du Canada étant essentiellement masculine. La Nouvelle-France disparaît officiellement en 1763, lorsqu'elle est absorbée par les Anglais et les Espagnols en vertu du traité de Paris qui met fin à la guerre de Sept Ans.

Terre-Neuve

En 1658, Louis XIV octroie à Nicolas Gargot de La Rochette, capitaine au long cours, une vaste concession s'étendant sur vingt-six lieues de profondeur dans la région du sud de Terre-Neuve. Cette concession s'étend durant les années suivantes au détriment des possessions anglaises situées au nord de l'île. Mais les Français doivent céder leurs possessions de Terre-Neuve en même temps que l'Acadie, avec le traité d'Utrecht qui met fin à la deuxième guerre intercoloniale en 1713.

La Louisiane

Fut fondée en 1699 par Pierre Le Moyne d'Iberville qui érigea le fort Maurepas puis Mobile à la suite d'une expédition maritime. Aux yeux de Louis XIV puis de Louis XV il devint clair que cette province coûteuse ne rapportait guère au Royaume. À partir de 1712, la Louisiane fut cédée par le roi à Antoine Crozat, donc à titre privé, avant que ce dernier, voyant que sa colonie lui coûtait plus qu'elle ne lui rapportait, ne la recède en 1717 à la compagnie privée de John Law, la compagnie du Mississippi.

* * *

Les rivalités des marines occidentales :

La population de la France est la plus nombreuse de l'Europe occidentale : environ 20 millions, mais terriens en majorité papistes et en guerre civile avec les Huguenots comme on l'a déjà vu. En face, 8 millions d'Espagnols catholiques, 5 millions d'Anglais protestants, 2 millions de Hollandais commerçants et Luthériens.

Anglais et Hollandais se déchirent durant trois guerres en 1652-64, 1665-67 et 1672-74.

Les guerres françaises : Contre l'**Espagne** 1635-59, la **Hollande** 1672-78, la **Ligue d'Augsbourg** 1688-97, **Succession d'Espagne** 1701-14.

La Marine Royale :

Les rivalités commencent au sein du commandement dans la Royale entre l'Amiral d'Estrées et Duquesne.

Jean d'Estrées est né en 1624 dans une très haute famille catholique et aristocratique. Il est le neveu de la belle Gabrièle d'Estrées, maîtresse de Henri IV. Il a l'arrogance de la jeunesse dorée. Comte puis Duc, il fait carrière dans l'armée de terre puis fâché avec Louvois rejoint la Marine en 1668. Sa carrière maritime surtout

en Méditerranée ne s'est pas illustrée par des faits d'armes magistraux. Il bénéficie tout de même d'une promotion rapide, dès 1669 il est promu Amiral avec comme second Duquesne, pourtant son ainé. IL est mort en 1707, couvert d'honneurs.

Abraham Duquesne est né entre 1604 et 1610 dans une famille calviniste, pauvre et roturière mais de marins. Son père est capitaine de vaisseau. Sous les ordres de d'Estrées, ils ne sont pas faits pour s'entendre. Bougon et de très mauvais caractère, il a fait ses preuves d'excellent marin. Heureusement il bénéficie de la protection de **Louis XIV**. Lors de la révocation de l'Edit de Nantes, il est rayé des cadres mais n'est pas contraint de s'exiler. Il meurt en 1688.

Sous **Louis XV, de 1753 à 1765** la rivalité continuera entre la France et les britanniques.

Suffren est né en 1729. On le retrouve en 1777 commandant de *La Fantasque*, dans l'escadre de l'amiral d'Estaing en Amérique. La Royale va s'illustrer particulièrement pendant la guerre d'Indépendance américaine.

Fin XVIIIe, le grand homme de la **Navy** est **Nelson**.

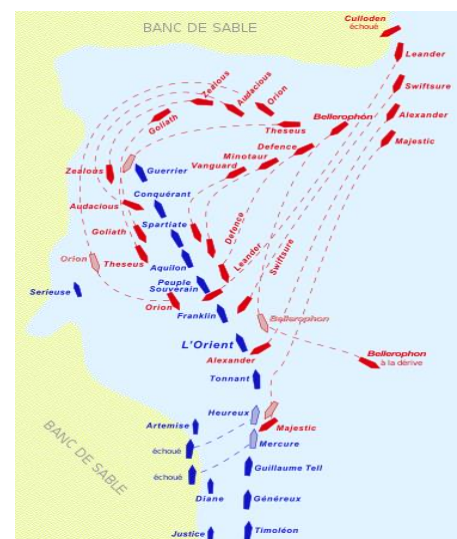
Nelson est né en 1758. On connaît l'histoire sa mort lors de sa victoire de **Trafalgar**, mais ce n'était pas la première fois qu'il rencontrait la flotte française. Déjà, lors de la campagne d'Égypte de Bonaparte, qui n'était pas encore Empereur, il s'était illustré lors de la bataille d'Aboukir le 2 août 1798, fatale pour la marine Française.

La bataille d'Aboukir :

Été 1798, la flotte de Bonaparte se dirigeant vers l'Égypte dans le but de menacer les possessions britanniques en Indes, fut prise en chasse par la flotte britannique menée par l'amiral Horatio Nelson. Bonaparte réussit à capturer Malte et de débarquer en Égypte sans avoir été intercepté par Nelson.

Une fois l'armée débarquée, la flotte française jeta l'ancre le 27 juillet dans la baie d'Aboukir à 32 km au nord d'Alexandrie. Lorsque Nelson arriva le 1^{er} août, il découvrit la formation française et se lança immédiatement à l'attaque. Lors de l'approche, la flotte britannique se scinda et une partie passa entre les navires français et la côte tandis que l'autre ouvrait le feu depuis le large. Pris au piège par le tir croisé, les navires français de l'avant-garde durent capituler au bout de trois heures. Le centre de la flotte française était capable de repousser la première attaque britannique. Néanmoins, il fut de nouveau attaqué par les Britanniques ayant reçu des renforts et, à 22 h, le navire-amiral français l'*Orient* explosa.

Bonaparte apprit la destruction de sa flotte le 14 août alors qu'il se trouvait dans son camp entre Salahieh et Le Caire. Bonaparte aurait déclaré « *Nous n'avons plus de flotte : eh bien. Il faut rester en ces contrées, ou en sortir grands comme les anciens* ». Bonaparte put continuer la guerre au Moyen-Orient mais revint en Europe en laissant son armée sur place. En 1801, les derniers éléments démoralisés de l'armée française d'Égypte furent battus par un corps expéditionnaire britannique.



Carte des positions et des mouvements des navires durant la bataille d'Aboukir les 1^{er} et 2 août 1798. Les navires **britanniques** sont **en rouge** et les navires **français** sont **en bleu**.

Pour la petite histoire, l'expédition de Bonaparte a été l'occasion de nombreuses découvertes archéologiques, dont la fameuse « pierre de Rosette ». Cette découverte de premier ordre a été réquisitionnée par les Anglais et se trouve encore au British Museum à Londres. Jean-François Champollion (1790 à Figeac – 1832) n'a jamais pu l'étudier, du fait du veto du savant et concurrent anglais Thomas Young (1793-1829). Mais il a quand même réussi à déchiffrer les hiéroglyphes le premier.

La bataille renversa la situation stratégique en Méditerranée et elle permit à la Royal Navy d'obtenir une position dominante qu'elle conserva jusqu'à la fin de la guerre avec l'Empire. Elle encouragea également les autres pays européens à rejoindre la Deuxième Coalition contre la France. La destruction de la flotte française de Méditerranée permit à la Royal Navy de mettre en place un blocus des ports français et des autres ports ennemis sans crainte d'une attaque.

A Trafalgar 1805, la flotte de Nelson emporte la victoire face à celle de l'Empereur Napoléon. Mais l'amiral est tué. Conservé à bord dans **un tonneau d'eau de vie et d'aromates**, son corps sera enterré en grande pompe en 1806 dans la cathédrale Saint-Paul à Londres.

* * *

Les carrières maritimes se font parfois (souvent) pour les grands aristocrates comme d'Estrées à la cour.

Mais la marine va permettre à de grands marins de s'illustrer malgré des origines plus modestes. Pour les Français, les théâtres d'opérations défensifs sont plutôt contre les Barbaresques en Méditerranée, mais aussi sur toutes les mers du monde en commençant souvent sur des navires marchands, puis dans la Royale, et tantôt corsaires, ou pirates en fonctions des guerres et des paix.

* * *

Robert Surcouf, né le 12 décembre **1773** à Saint-Malo et mort le 8 juillet **1827** à Saint-Servan.

Embarqué dès l'âge de treize ans, il devient ensuite capitaine corsaire. Il harcèle les marines marchandes et militaires britanniques, non seulement sur les mers de l'Europe, mais aussi sur celles des Indes. Ses activités le font reconnaître — il est nommé membre de la Légion d'honneur (14 juin 1804) — et l'enrichissent. Il devient l'un des plus riches et puissants armateurs de Saint-Malo et un prospère propriétaire de huit cents hectares de terrain.

Descendant d'une riche famille, fils de Charles-Ange Surcouf, sieur de Boisgris, et de Rose-Julienne Truchot de la Chesnais, il était notamment cousin de Duguay-Trouin. Son frère aîné Nicolas Surcouf (né en 1770) est également corsaire. Par ailleurs, sous le règne de Louis XIV entre 1704 et 1705, son arrière-grand-père, Robert Surcouf de Maisonneuve (1671-1720) avait pris le commandement du navire corsaire le *Comte de Toulouse*.

Sur le *Héron* faisant du cabotage à destination de Cadix, il apprend les rudiments de la navigation et du commandement. Après cette première expérience, il embarque le 3 mars 1789 sur l'*Aurore*, navire marchand de sept cents tonnes, en partance vers les Indes pour y faire le commerce d'esclaves. **Surcouf n'a pas encore seize ans**. L'*Aurore* fait naufrage dans le canal de Mozambique, quatre cents esclaves meurent noyés enchaînés dans les cales. Le capitaine Tardivet et son équipage ont pu quitter le navire et rejoindre la terre ferme, puis retourner à Port-Louis.

Promu **officier de la marine marchande**, Surcouf embarque à bord du *Courrier d'Afrique*, un autre navire négrier en partance pour le Mozambique. Puis est nommé lieutenant par son ancien capitaine Tardivet et embarque sur le nouveau navire de celui-ci, la *Revanche*. À son bord, Surcouf effectue plusieurs expéditions au large de Madagascar.

Il quitte la marine de commerce et s'engage alors dans la **Marine royale** en recommençant sa carrière à la base comme timonier. Retour à Lorient en janvier 1792. Il découvre alors les bouleversements politiques générés par la Révolution. Après six mois passés sur place, Surcouf embarque comme lieutenant sur le navire négrier le *Navigateur*, et appareille le 27 août 1792 à destination du Mozambique.

Il reprend du service dans la Marine royale comme enseigne auxiliaire à bord de la *Cybèle*, frégate de quarante canons, dans l'océan Indien. Il connaît son baptême du feu lors du premier combat de la Rivière Noire, le 22 octobre 1794 : la *Cybelle*, la frégate *Prudente* et la corvette *Jean Bart* parviennent à chasser deux petits vaisseaux britanniques de 50 et 44 canons qui assuraient le blocus de l'île. C'est le seul combat de Surcouf dans la marine de l'État refusant toujours par la suite le commandement de frégates.

À vingt ans, déjà capitaine au long-cours, mais ne dépassant jamais le grade d'enseigne de vaisseau dans la marine militaire, il retourne rapidement à la course. Il commande le *Créole*, un navire négrier alors que l'esclavage a été aboli dans les colonies françaises en février 1794 par la Convention.



Capitaine corsaire à vingt ans,

Surcouf commande successivement plusieurs bâtiments : l'*Émilie*, le *Cartier*, la *Clarisse*, la *Confiance* et le *Revenant*. Il effectue des dizaines de combats et par deux fois, il fait front à deux contre un : en février 1799, contre l'*Anna-Maria* et le *Coturbok*, puis, en janvier 1800, contre la *Louisia* et le *Mercury*. Il totalise, entre 1795 et 1801, puis 1807 et 1808, pas moins de 44 prises dont deux — le *Triton* et le *Kent* — entreront dans la légende.

Au total, entre les prises de la *Clarisse* (1798) au montant estimé (à minima) à 264 millions de livres, et celles de la *Confiance* évaluées à deux cents millions de livres, Surcouf peut se flatter d'avoir amassé près de 500 millions de livres. En 1801, revenu à Saint-Malo, il épouse Marie-Catherine fille de l'armateur malouin Louis Blaize de Maisonneuve. Bien que jeune marié, Surcouf n'envisage pas pour autant d'arrêter ses activités de marin. Il prépare d'ailleurs activement l'armement d'un navire en vue de lui faire faire la Course quand la signature de la paix d'Amiens met un terme à son projet. Devenu armateur, la paix le contraint à pratiquer uniquement le commerce maritime mais dès la reprise des hostilités avec l'Angleterre en 1803, il retourne à ses activités guerrières, à la fois comme armateur mais aussi en tant que corsaire lui-même.

Le corsaire Surcouf repart donc le 2 mars 1807. Il commande le *Revenant*, un solide trois-mâts de quatre cents tonneaux et vingt canons. Il redevient rapidement dans les parages de l'Inde, la terreur du commerce britannique. Quand un officier Britannique a contesté la noblesse de Surcouf avec ces mots : « Vous, Français, vous vous battez pour l'argent. Tandis que nous, Anglais, nous nous battons pour l'honneur ! » Surcouf a répliqué : « **Chacun se bat pour ce qui lui manque.** »

Entre 1809 et 1814, Surcouf armera encore sept navires corsaires dont le bilan militaire sera très mitigé car tous, hormis le *Renard*, seront rapidement faits prisonniers. Il en résultera un bilan financier catastrophique.

Le Renard : Seul le *Renard*, cotre de soixante-dix tonneaux, avec un équipage de 46 hommes, armé de quatre canons de 4 et dix caronades de 8, ne sera jamais fait prisonnier. Il entrera dans la légende le 8 septembre 1813 en affrontant l'*Alphéa*, une goélette anglaise, largement supérieure en puissance de feu comme en

hommes. Les deux côtés se combattant avec la même rage, mitrailles et canonnades continuant, rapidement morts et hommes gravement blessés ne se comptèrent plus. La mer, particulièrement agitée ce jour-là, finit par séparer les navires. L'incident, loin d'arrêter le combat, fit redoubler les canonnades. Le combat en était là quand deux boulets français firent exploser la goélette anglaise qui coula corps et biens en quelques minutes.

Surcouf met un terme définitif à sa carrière de marin en 1809 pour se consacrer désormais à son activité d'armateur. L'année 1814 mettant un terme définitif à plusieurs siècles de course, les expéditions ne seront plus désormais que de nature purement commerciale. Il a attaqué en cinq ans de course plus de cinquante navires dont nombre ont été détournés vers les ports français.

Entre 1814 et 1827, il effectue 116 armements. La majorité de son activité sera orientée pour les deux tiers vers le cabotage et la pêche à la morue, le tiers restant consistant à faire du commerce dans l'océan Indien.

Amateur de bonne chère et de bons vins, devenu obèse avec les années et les excès, probablement atteint d'un cancer, **il meurt le 8 juillet 1827** dans une maison de campagne située près de Saint-Servant. Inhumé à Saint-Malo, sa tombe se trouve au cimetière dit de Rocabey.



La tombe de Surcouf au cimetière de Rocabey à Saint Malo

A suivre : Ch.4 « Le loup des mers »

Ch. 4 : « Le loup des mers »

Jack London 1904

* * *

Depuis qu'ils ont débarqué sur les côtes de l'Amérique, les états de l'Europe occidentale sont aussi en concurrence. Mais à la différence des nouvelles routes vers l'Orient, il ne s'agit pas d'établir des comptoirs commerciaux. Cette fois, il s'agit des colonies qu'il convient d'exploiter sans limites pour les populations indigènes.

Les Espagnols commencent à tirer de leurs découvertes en Amérique des bénéfices considérables. Mais les explorations continuent en remontant les côtes Ouest de l'Amérique du Nord jusqu'à Vancouver.

Après le désastre de l'Armada espagnole sur les rochers de l'Irlande, la Navy commence à se constituer. La Royale de Louis XIII et Louis XIV n'est pas redoutable.

Les souverains Français et Anglais ont manqué la conquête du nouveau monde. Faut de avoir participé aux découvertes, ils vont recourir à l'embuscade et à l'entreprise privé : la **flibuste**. François Ier déclare : « *Que l'on me montre la clause du testament d'Adam qui partage le monde entre Espagnols et Portugais ! Le soleil ne brille-t-il pas pour moi comme pour eux !* »

Il permet donc à **Jean Ango**, armateur normand de s'attaquer en mer au butin aztèque de **Cortés**.

* * *

Jean Ango

Armateur normand, calviniste, il pratiqua à la fois le commerce régulier et ami de François 1^{er}, la course contre les espagnols et la piraterie contre les portugais. C'est dire comme il était polyvalent ! En **1522**, il acquiert sa prodigieuse fortune lorsque l'un de ses capitaines vole le somptueux trésor de Guatimozin, dernier empereur aztèque, que Cortés envoyait du Mexique, entassé dans trois caravelles, à destination de Charles Quint.

François I^{er} le nomme gouverneur de Dieppe qui devient à cette époque, avec 40 000 habitants, le port le plus important du royaume. Il fit par la suite de nombreuses expéditions vers les Antilles.



Le Manoir d'Ango

De 1530 à 1544, il fit construire par des artistes italiens sa résidence de Varengeville-sur-Mer.

* * *

Protégés par la couronne anglaise, **Blake, Drake** le terrible, et **Raleigh**, sillonnent les océans.

Robert Blake, né le 27 septembre 1598 et mort le 17 août 1657, est l'un des plus importants commandants militaires anglais du XVII^e siècle. Envoyé par Cromwell, en 1654 dans la Méditerranée pour protéger le commerce anglais. En guerre avec l'Espagne (1656), il bloque Cadix, s'empare avec l'amiral Montagu, de deux flottes espagnoles chargées de trésors et les conduit triomphant en Angleterre ; mais il meurt en arrivant à Plymouth.

Walter Raleigh, né en 1552 et décapité le 29 octobre 1618 à la tour de Londres, est un écrivain, poète, courtisan, officier et explorateur anglais. En 1569, Walter Raleigh Junior part pour la France dans le but de servir les huguenots pendant la guerre civile.

Il combattit les Irlandais révoltés, conçut le projet de coloniser l'Amérique du Nord en fondant en 1584 l'établissement de la Virginie contribua à battre la fameuse Invincible Armada.

Sous Jacques I^{er}, il perdit tout son crédit, fut accusé d'avoir pris part à une conspiration contre le roi, et jeté dans une prison où il croupit pendant douze ans, de 1604 à 1616. Walter Raleigh obtint enfin sa liberté provisoire et entreprit en 1617 une expédition au Guyana, où il espérait découvrir des mines d'or. Il prit

possession d'une partie de ce territoire au nom de l'Angleterre, mais, ayant détruit quelques établissements espagnols, il fut, sur demande de l'Espagne, emprisonné de nouveau à son retour ; on réactiva l'ancienne accusation de trahison dont il n'avait pas été entièrement déchargé ; il fut condamné à mort et exécuté en 1618.

Sir Francis Drake, né vers 1540 à Tavistock (Devon), Angleterre, est un corsaire, explorateur et homme politique anglais du XVI^e siècle. **Drake effectue la deuxième circumnavigation de la Terre entre 1577 et 1580, après celle de Magellan.**



La reine Élisabeth I^{re} d'Angleterre le fait chevalier en 1581. Il était déjà commandant en second de la flotte anglaise qui affronte l'Invincible Armada espagnole en 1588. Il meurt de la dysenterie en janvier 1596 après l'attaque avortée de San Juan à Puerto Rico.

Drake était âgé de vingt et deux ans lorsqu'il obtint le commandement de la *Judith* (1566). Il effectue son premier voyage aux Amériques.

En juillet 1572, il embarque pour sa première entreprise indépendante. Grâce à l'aide d'esclaves marrons, il lance un premier raid sur Panama. Drake capture la ville et ses trésors. Mais il est blessé et souffre de la dysenterie. Ses hommes préfèrent battre en retraite et abandonner leur trésor pour sauver la vie de leur capitaine. Drake se rétablit et reste pendant près d'un an dans la région.

En 1573, il se joint à un explorateur et cartographe français, pour attaquer un convoi de mules richement chargé de vingt tonnes d'argent et d'or. Drake et son allié réalisent, une fois le convoi pris, que ce poids de métal étant trop important, ils en enterrent une partie avant de l'endroit où il avait laissé son vaisseau amiral. (Ce récit pourrait avoir donné naissance aux légendes de trésors enfouis).

Grâce à ses succès rencontrés dans son raid contre les possessions espagnoles dans l'isthme de Panama, la reine Élisabeth I^{re} fournit à Drake des lettres de marque et lui demande de monter une expédition contre les établissements espagnols situés sur la côte Pacifique de l'Amérique du Sud.

Drake commence sa circumnavigation en longeant les côtes européennes puis la côte occidentale de l'Afrique. La flotte traverse ensuite l'océan Atlantique pour atteindre la partie australe de l'Argentine et remonte les côtes américaines jusqu'à San Francisco pour ensuite traverser le Pacifique jusqu'en Indonésie. Il termine son tour du monde en passant sous l'Afrique pour remonter jusqu'en Europe. Il s'agit de la deuxième circumnavigation de l'histoire après la flotte de Magellan entre 1519 et 1522.

Il est mort le 27 janvier 1596 à Portobelo (Panama)

* * *

Jean Bart, en flamand *Jan Bart* ou *Jan Baert*, né le 21 octobre 1650 à **Dunkerque** (Alors comté de Flandre) et mort le 27 avril 1702 dans cette même ville (devenue française), est un corsaire célèbre pour ses exploits au service de la France durant les guerres de Louis XIV.

Il commence à naviguer à quinze ans et participe en 1667 au raid hollandais sur la Tamise. Pendant la guerre de Hollande, il est **corsaire** pour le compte de la France et accumule les prises (plus de cinquante entre 1674 et 1678). Admis dans la **Marine royale** avec le grade de lieutenant de vaisseau en janvier en 1679, il croise en **Méditerranée contre les Barbaresques** et est promu capitaine de frégate en août 1686. En 1689 il est fait prisonnier par les Anglais, s'évade et revient à Saint-Malo en traversant la Manche à la rame. Promu capitaine de vaisseau en juin 1689, il met au point une tactique de guerre fondée sur l'utilisation de divisions de frégates rapides et maniables. En 1692, il détruit une flottille de 80 navires de pêche hollandais. Son exploit, sans doute le plus célèbre, qui lui vaut des lettres de noblesse, est la reprise sur les Hollandais devant le Texel (*Ile proche de la côte Nord de la Hollande*) d'un énorme convoi de cent-dix navires chargés de blé que la France avait acheté à la Norvège (juin 1694).

En juin 1696, il livre sur le Dogger Bank un violent combat à une escadre hollandaise, détruisant plus de 80 navires, et rentre à Dunkerque en déjouant la surveillance anglaise. Promu chef d'escadre en avril 1697 puis commande la marine à Dunkerque où il meurt le 27 avril 1702.

Étienne Taillemite dit de lui :

« Plus qu'un corsaire au sens strict du mot, Jean Bart, qui fit l'essentiel de sa carrière dans la Marine royale, fut surtout le modèle des chefs audacieux au coup d'œil infailible et à l'habileté manœuvrière jamais en défaut. »

* * *

Jacques Cassard, né à **Nantes** le 30 septembre 1679 dans une famille de marchands, des négociants armateurs nantais. (*Le Quai de la Fosse a gardé comme témoignage de l'activité portuaire florissante du XVIII^e siècle de nombreux hôtels particuliers d'armateurs*).

Moins connu que son ami **René Duguay-Trouin** et que son célèbre cousin **Robert Surcouf**, Jacques Cassard se distingue par l'audace avec laquelle il capture les navires marchands sur les côtes de l'Angleterre ; il s'illustrera également en escortant des convois en Méditerranée et dans les Antilles. Ruiné et souffrant du manque de reconnaissance dont il était victime, il s'emporte contre le cardinal de Fleury à qui il était venu réclamer justice. Il est mort dans la forteresse de Ham (Somme) le 21 janvier 1740, après quatre ans de détention.

Le 7 janvier 1697, à l'âge de dix-sept ans, il fait partie de la flotte française qui quitte Brest en direction de l'Amérique du Sud. Le 25 mai 1700, Cassard accède au rang de capitaine de corvette, il part faire du cabotage aux Indes occidentales (Antilles). Sur place il effectue plusieurs prises, un brick britannique, le *William Duncan*, chargé de rhum et de sucre, deux *Indiamen* néerlandais (*Un indiaman est un navire de type variable (galion, frégate, brick ...), affrété ou armé par la Compagnie anglaise des Indes orientales (HEIC pour « The Honourable East India Company ») ou la Compagnie néerlandaise des Indes orientales (VOC = Vereenigde Oostindische Compagnie)* et trois navires marchands anglais.

L'année suivante, la guerre de Succession d'Espagne éclate. Louis XIV, lui octroie le grade de lieutenant de frégate et une gratification de 2 000 livres. Il se convertit alors à la guerre de course.

Redoutable manœuvrier, le nombre et l'abondance de ses prises finissent par le rendre célèbre, autant que son respect des lois.

Le roi de France a besoin de corsaires en Méditerranée pour escorter les convois de blé en provenance d'Afrique, harcelés par les Anglais. La Provence était, à l'époque, proche de la famine. Lors de ses combats contre les **Barbaresques** il subit des dégâts qu'il doit faire réparer à Marseille. Ce sera l'origine de ses ennuis. Son oncle janséniste, l'abbé Nicolas Cassard, lui aurait enseigné, très jeune, le sens du devoir. Lorsqu'il est condamné à payer des amendes, il les paye sans discuter. Mais cette fois il ne peut pas payer tout seul les réparations subies pourtant au service de sa majesté. Et le ministre ne l'aide pas. Les armateurs de Marseille réclameront sa dette jusqu'au procès et sa mise en prison.

Le 2 décembre 1711, il obtient du roi le commandement d'une escadre de trois vaisseaux et de cinq frégates et embarque pour une expédition durant laquelle il pille des colonies anglaises, néerlandaises et portugaises au Cap-Vert et dans les Caraïbes. Pendant vingt-sept mois, il pille et rançonne des navires ennemis. Il s'empare notamment du fort de Praia sur l'île de Santiago au Cap-Vert.

Avec l'aide des flibustiers de Saint-Domingue, il s'empare des îles anglaises de Montserrat et d'Antigua avant de se diriger vers les possessions néerlandaises de Suriname qu'il assiège et qu'il prend. Il est promu capitaine de vaisseau en novembre 1712 mais la paix d'Utrecht, signée entre les royaumes de France, de Grande-Bretagne et d'Espagne en avril et juillet 1713, l'oblige à mettre fin à cette vie de corsaire. En 1718, il est fait chevalier de l'ordre de Saint-Louis.

Mais, sur le butin considérable qu'il a ramené des Antilles, Jacques Cassard n'a pratiquement rien touché ; et ces promotions, symboliques, lui permettent à peine de subsister.

Aussi, il se met en tête de demander réparation pour les frais qu'il a engendrés lors de ses expéditions au service du Roi. Peut-être y serait-il parvenu sans l'orgueil et le mauvais tempérament qui le caractérisaient.

En 1736, Jacques Cassard va réclamer justice au Cardinal de Fleury ministre du roi Louis XV, ainsi que les sommes qui lui étaient dues. Mais son caractère fier n'arrange en rien la situation. Il se heurte à l'attitude hautaine du diplomate. Hors de lui, il insulte (et bouscule ?) le ministre. Déclaré fou, il est interné dans la forteresse de Ham dans la Somme, où il meurt après quatre ans de détention le 21 janvier 1740, à l'âge de 60 ans, quatre ans après Duguay-Trouin.

* * *

René Trouin, sieur du Gué, dit Duguay-Trouin, né le 10 juin 1673 à **Saint-Malo** et mort le 27 septembre 1736 à Paris. Né dans une famille d'armateurs malouins, il commence sa carrière en 1689 et reçoit, dès 1691, le commandement d'un navire. Son courage, le respect qu'il a gagné auprès de ses hommes, ainsi que ses victoires contre les Anglais et les Hollandais au cours des deux dernières guerres de Louis XIV lui ont assuré une ascension très rapide dans la hiérarchie maritime : capitaine de navire corsaire à 18 ans, capitaine des vaisseaux du Roi à 24 ans, chevalier de l'ordre de Saint-Louis à 34 ans, anobli à 36 ans, chef d'escadre à 42 ans. Il siège à 50 ans en 1723 au Conseil des Indes et est nommé lieutenant général des armées navales en 1728. Il finira par commander successivement les ports de Brest en 1731 et de Toulon en 1736.

Trois grandes phases se distinguent dans cette carrière militaire. Tout d'abord, de 1689 à 1697, la période corsaire. Puis, de 1697 (année où il reçoit son brevet de Capitaine de frégate) à 1713, il navigue comme officier supérieur de la Royale. Enfin, après la signature du traité d'Utrecht (11 avril 1713) qui ramène la paix en Europe, Duguay-Trouin se consacre au commandement à terre.

On estime à un peu plus de quatre-vingts le nombre de combats et d'abordages auxquels participa **Duguay-Trouin** ou qu'il dirigea de 1689 à 1711, soit en moyenne près de sept affrontements par an.

La carrière de Duguay-Trouin se déroule sur les deux dernières guerres de Louis XIV : la guerre de la Ligue d'Augsbourg (1689-1697) et la guerre de Succession d'Espagne (1702-1713). Deux conflits longs, acharnés, où le royaume de France se retrouve seul (ou presque) sur terre comme sur mer contre tous ses voisins ligués contre lui. Deux conflits où la France doit soutenir un immense effort naval face aux deux puissances navales de l'époque : la Hollande et la Grande-Bretagne.

Les risques de la guerre de course :

C'est une activité aussi dangereuse que lucrative. On peut tomber sur un corsaire adverse plus habile ou sur une escadre ennemie supérieure en nombre, sans parler d'un coup du sort (comme un retournement du vent

ou un brouillard dans lequel on s'égare) et qui peut transformer le chasseur en proie... C'est ce qui se produit en 1694 quand le corsaire est capturé.



Le coup de canon, tableau de Van de Velde le Jeune, 1707. Ce type de navire d'une soixantaine de canons correspond à ce que commande Duguay-Trouin à la fin de la guerre de la Ligue d'Augsbourg.

Capture et l'évasion de 1694 : Récit dans Wikipédia :

A la voile en direction de l'Angleterre sur la Diligente. Il croise un convoi marchand de trente navires escortés par un seul vaisseau de guerre mais qu'il laisse de côté lorsqu'il apprend qu'il « n'était chargé que de charbon de terre, (et) je ne crus pas devoir hasarder un combat douteux pour un si vil objet ». Il s'éloigne donc, non sans avoir provoqué le vaisseau anglais qui fait mine de le poursuivre mais doit le laisser filer après avoir tiré quelques coups de canon. « *Mais la suite fera voir dans quel embarras une aussi mauvaise gasconnade pensa me jeter* ».

« *Quinze jours après je tombais, par un temps embrumé, dans une escadre de six vaisseaux de guerre anglais de 50 à 70 canons ; et me trouvant par malheur entre l'Angleterre et eux, je fus forcé d'en venir au combat. Un de ces vaisseaux, nommé l'Aventure, me rejoignit le premier, et nous combattîmes, toutes nos voiles dehors, pendant près de quatre heures, avant qu'aucun autre des vaisseaux de cette escadre put me rejoindre. Je commençais même à espérer qu'étant près de doubler (passer) les Sorlingues qui me gênaient dans ma course, la bonté (force) de mon vaisseau pourrait me tirer d'affaire. Cet espoir dura peu. Le vaisseau ennemi me coupa mes deux mâts de hune dans une de ses dernières bordées. Ce cruel incident m'arrêta, et fit qu'il me rejoignit à l'instant, à portée de pistolet. »*

Le corsaire tente alors un d'abordage contre le vaisseau anglais mais la manœuvre est éventée à la suite d'une erreur de commandement de l'un de ses lieutenants. Le navire anglais se dégage alors que s'approchent le reste de l'escadre : « *Ce coup manqué, le vaisseau le Monk, de 70 canons, vint me combattre à portée de pistolet, tandis que trois autres vaisseaux, le Cantorberry, le Dragon et le Ruby me canonnaient de leur avant. »* Navire démâté, encerclé, la panique gagne alors l'équipage. Duguay-Trouin doit finalement se rendre, d'autant qu'il est blessé par un boulet de canon.

Il est recueilli par le capitaine du Monk qui prend soin de lui : « *sa générosité fut telle qu'il voulut absolument me céder sa chambre et son lit, donnant ordre de me faire panser et traiter avec autant de soin que si j'avais été son propre fils. »* Duguay-Trouin se retrouve prisonnier à Plymouth où il reçoit « *toutes sortes de politesses des capitaines et de tous les autres officiers* »

En attendant, Duguay-Trouin fait de nombreuses connaissances dans la ville, dont une « *fort jolie marchande* » qui vient régulièrement lui rendre visite dans sa chambre grillagée où il est enfermé. Charmante personne dont est aussi amoureux un réfugié français protestant engagé dans l'armée anglaise et qui s'en ouvre à Duguay-Trouin. Le Malouin ne rate pas l'occasion : il convainc séparément les deux protagonistes de le faire sortir de prison pour organiser un rendez-vous galant dans une auberge voisine... dont il s'enfuit aussitôt. L'évasion, qui tient du rocambolesque a été bien préparée puisque le Malouin qui a acheté une chaloupe avec armes et provisions à un capitaine suédois touche la terre bretonne avec quatre de ses compagnons quelques jours plus tard.

* * *

Ainsi va le monde de la mer à **la fin du xvii^e siècle** : l'esprit chevaleresque n'a pas totalement disparu et on se pique encore de traiter avec beaucoup d'honneur l'adversaire capturé qui a noblement combattu. État d'esprit qu'on **ne trouvera plus au xviii^e siècle** : les marins français capturés soixante ans plus tard lors de la Guerre de Sept Ans mourront par milliers sur les sinistres pontons insalubres où leurs geôliers de la Royal Navy les enfermeront.

A suivre : Chapitre V : « L'Ile au Trésor »

Ch. 5 : L'ÎLE AU TRESOR **Robert Louis Stevenson (1883)**

* * *

Boucaniers, Flibustiers, Corsaires, Pirates.

Corsaire : l'armateur, le capitaine ou le membre de l'équipage d'un navire civil armé autorisée par une lettre de marque (également appelée « lettre de commission » ou « lettre de course ») à attaquer en temps de guerre, tout navire battant pavillon d'États ennemis (notamment l'Angleterre à l'époque), et particulièrement son trafic marchand, laissant à la flotte de guerre le soin de s'attaquer aux objectifs militaires.

Lorsque l'équipage revenait au port après avoir accompli leur mission, il se partageait le butin avec le trésor public.

Pirate : Le même, mais qui continu à s'attaquer aux navires rencontrés qui ne sont pas ou plus en guerre.

Quand le corsaire partait contre l'ennemi, il était possible que la paix soit proclamée entre les deux nations rivales. Le corsaire, qui n'était alors pas au courant, se retrouvait dans l'illégalité. S'il se faisait prendre, il était alors traité comme pirate, et non comme prisonnier de guerre, et était pendu haut et court !

Flibustiers : le mot « flibustier » est dérivé du néerlandais *vrijbouter* (« qui fait du butin librement »). Le mot apparaît lorsque les Hollandais révoltés contre la domination espagnole avaient armé des navires corsaires pour lutter contre l'Espagne.

Mais les Pays-Bas n'existant pas en tant qu'État indépendant avant 1648, leur statut de corsaire n'était pas reconnu. Les Espagnols les considéraient donc comme pirates pendant que les alliés des Hollandais les voyaient comme des corsaires.

Toute une population va naître à mi-chemin entre piraterie, aventure, guerre de course. Le **flibustier** est un aventurier qui peut se louer en tant que **corsaire** au plus offrant en temps de guerre, qui peut naviguer comme marin de commerce comme s'adonner à la **piraterie**.

Le flibustier était pendu haut et court comme ses confrères pirates. C'est par souci de démonstration et d'économie qu'ils étaient pendus ainsi afin d'être vus par le plus grand nombre, et "court" pour économiser la corde.

Boucaniers : les pirates qui sévissaient dans la mer des Caraïbes étaient parfois appelés abusivement boucaniers. À l'origine soit aventuriers, soit déserteurs des différentes nations européennes, les boucaniers vivaient sans chef, et s'occupaient surtout du ravitaillement en viande fumée (« boucanées », d'où leur nom) des équipages de passage quels qu'ils soient. Ils élevaient des bœufs et chassaient les petits cochons sauvages. Ils se trouvaient dans le nord-ouest de Saint-Domingue et dans la baie de Campêche, mais ils avaient souvent leurs comptoirs à la **Tortue**. À l'occasion, il leur arrivait de se mêler à une expédition, mais ce n'était pas leur activité principale.



Les pirates élistaient leurs dirigeants : Le capitaine (pour son savoir-faire, son audace, son autorité lors des batailles) et le quartier-maître (pour exercer un contre-pouvoir et faire régner l'ordre). En assemblée, chaque homme avait le droit à la parole et chaque membre de l'équipage, hormis les mouses et les marins pas encore totalement intégrés, avait une voix dans le vote tout comme le capitaine. Dans certains équipages pirates, il y avait un conseil : une assemblée où uniquement les officiers et artisans pouvaient siéger avec quelques marins expérimentés. Mais du fait même de leur mode de vie, peu de pirates mangeaient à leur faim ou devenaient riches, la plupart mouraient jeunes en combat, luttant intestines ou pendus.

À la différence des équipages des marines de guerre royales, les matelots étaient plutôt mieux traités que dans les navires de guerre officiels. Ils avaient souvent été capturés lors de la prise de leur navire. Il faut se souvenir que les matelots n'étaient pas volontaires. Ils avaient le plus souvent été raflés dans les bouges du port. Les charpentiers, les chirurgiens étaient particulièrement appréciés.

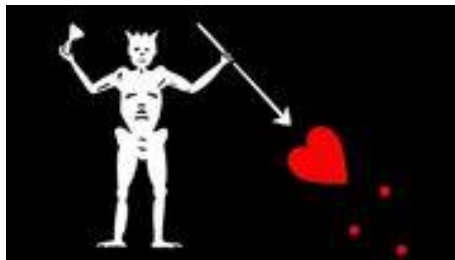
Quelques figures marquantes :

Khizir Khayr ad-Dîn dit « **Barberousse** », né vers 1466 dans l'île de Lesbos, mort le 4 juillet 1546, fut un corsaire ottoman sous le règne de Soliman le Magnifique, ayant occupé les postes de sultan, puis Beyle bey (gouverneur-général) de la régence d'Alger et de Kapudan Pacha (grand amiral). Il prendra également le titre de « sultan de Tunis » en 1534 après la prise de la ville.

On se souvient que François Ier s'étant allié à Soliman le Magnifique, Barberousse fut d'une aide précieuse en Méditerranée contre les Espagnols.

Un pirate sanguinaire : Edward Teach devient corsaire pendant la guerre de succession d'Espagne, **vers 1700**. Il se rend dans les Caraïbes afin de s'enrichir, puisque le "Nouveau Monde", à cette époque en pleine croissance, est le lieu propice pour le commerce et le pillage. Or, à la fin de la guerre en 1713, la Royal Navy, qui n'est donc plus en conflit avec des puissances comme l'Espagne ou la France, renvoie ses corsaires. **Teach** devient alors pirate, et est engagé comme second à bord d'un sloop par le capitaine Hornigold, alors pirate réputé. Ensemble, ils abordent un navire négrier français, *La Concorde*. Teach se débarrasse de son équipage d'origine et de sa cargaison puis en devient le capitaine. Il rebaptise le navire le *Queen Anne's Revenge*.

Il mène ainsi de nombreux pillages, en mer comme sur la côte. Il exige et obtient de très nombreuses rançons, et jouit ainsi d'une grande réputation. Pendant ces pillages, il commence à se mettre en scène, allumant des mèches de canons dans sa barbe : il prend à cette période le nom de **Barbe Noire**, afin de renforcer le mythe. Il adopte pour pavillon l'image d'un squelette cornu (diable), tenant un sablier et transperçant un cœur de sa lance, le distinguant des traditionnels pavillons Jolly Roger.



Le premier pavillon



et le second

En mai 1718, Barbe Noire mène le blocus de Charleston qui lui apporte de nombreuses richesses. Le gouverneur de Virginie envoie Robert Maynard, lieutenant de la Royal Navy, le traquer et l'éliminer. Maynard, dirigeant deux navires, le *HMS Peacock* et le *HMS Lime*, interroge et torture d'anciens pirates afin de savoir où se trouve le sanguinaire capitaine. Il finit par découvrir qu'il se trouve sur l'île d'Ocracoke, où il festoie avec son équipage suite à des pillages réussis. Barbe noire affronte Meynard, mais est gravement blessé. Il survit, et parvient à s'échapper. Il retourne à bord du *Queen Anne's Revenge*, et commence à changer l'apparence du navire. Il colore la voilure en rouge, et se met à utiliser du feu grégeois, projeté par l'avant de son navire. Au fil des années, grâce à la rencontre de nombreux marins Sud-Américains, Espagnols et Africains, Barbe Noire apprend de nombreuses techniques de magie noire qui lui permettent de manier l'art vaudou. Il utilise ces rites pour ramener à la vie des marins, qui deviennent des zombies soumis à sa volonté. Il change de pavillon, et opte pour un crâne ensanglanté entouré de flammes.

* * *

Rackham Le Rouge.



et ses deux femmes : Ann Bonny et Mary Read

Surnommé **Calico Jack**, tant il aime se couvrir de vêtements en calicot rouge. Il est timonier sur « le Neptune » lorsque son navire britannique croise un vaisseau français. Mais le capitaine n'ose pas l'affronter. Alors Jack se mutine avec l'équipage et arraisonne le Français. Il prend alors le commandement du « Neptune » et désormais navigue pour son compte. Il s'installe aux Bahamas où il rencontre **Ann Bonny**, la femme d'un autre pirate James Bonny. Il l'embarque, habillée en homme mais aussi sans le savoir une autre femme déguisée aussi en homme : **Mary Read**. Les 2 femmes vivent en couple ou plutôt en trio avec Jack, qui va semer la terreur dans les eaux chaudes des caraïbes. Le gouverneur, un ancien pirate lui-même doit monter une opération d'envergure pour y mettre fin. En octobre 1720 les pirates sont capturés sans trop de résistance, ils étaient tous ivres morts ! Les 2 femmes (se sont déclarées enceintes) ont échappé à la potence mais Jack a été pendu le 10 novembre **1720**. (*Il n'a donc pas coulé avec l'explosion de la Licorne !*)



On raconte qu'avant d'achever les hommes qu'elle venait de vaincre, Mary Read leur dévoilait sa féminité pour leur montrer qu'une femme pouvait se battre tout aussi bien qu'un homme.

A lire : "Louves de mer" de Zoé Valdés Ed. Gallimard 2003)

La Licorne d'Hergé s'inspire du *Brillant*, bâtiment construit au Havre, en France, en 1690 par le maître charpentier Salicon et orné par Jean Bérain père. Néanmoins, la figure de proue s'inspire de celle du *The Unicorn*, frégate anglaise construite en 1745. Hergé a eu recours aux services d'un fabricant de maquette de bateau pour trouver un vaisseau français qui réponde aux besoins de son histoire. Dans la version originale ainsi que dans la plupart des traductions, le navire fait partie de la flotte de Louis XIV et est commandé par le chevalier François de Hadoque. Dans la version anglaise, *La Licorne (The Unicorn)* est un bateau du XVII^e siècle voguant sous l'Union Jack, le pavillon britannique, et commandé par Sir Francis Haddock. Le commandant est néanmoins toujours l'ancêtre du capitaine Haddock.

Quelques femmes célèbres parmi les pirates : J'ai déjà évoqué les deux femmes de Rackham.



Début XVIIIe en Chine il faut citer Ching Shih.

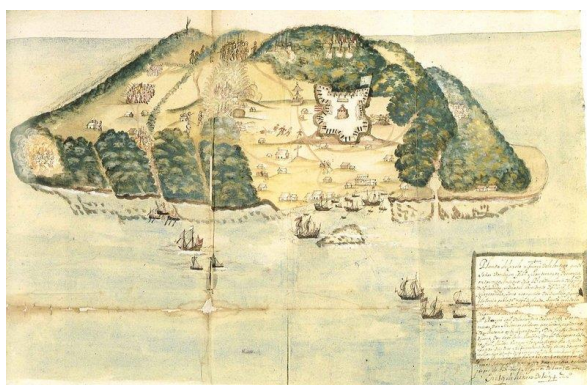
Ching Shih, aussi connue sous le nom de **Cheng I Sao**, ou **Madame Tsching**, née en 1775 et morte en 1844, est une **femme pirate chinoise**. Elle terrorisa les mers de Chine au début du XIX^e siècle durant le règne de l'empereur Jiaqing. Elle commandait plus de 300 jonques (voiliers chinois traditionnels) et avait sous ses ordres entre 20 000 et 40 000 pirates. Durant sa carrière de pirate, elle entra également en conflit avec plusieurs nations comme l'Empire britannique, l'Empire portugais et la dynastie Qing. Du fait de son influence et de la taille de sa flotte, qui comprenait à son apogée 1500 à 1800 navires ainsi que 80 000 marins, elle est considérée comme l'une des pirates ayant le plus marqué l'Histoire. **Ching Shih** aurait inspiré le personnage de *Dame Ching*, une Seigneur des Pirates, dans le film *Pirates des Caraïbes : Jusqu'au bout du monde*.

Les flibustiers se construisirent sur les côtes des caraïbes des repaires idéaux grâce à une géographie idéale de baies bien protégées.

Certains flibustiers, s'associant aux boucaniers qu'ils engageaient au passage, fondèrent une confrérie qu'ils nommèrent « **confrérie des frères de la côte** », en rappel de la côte de Saint-Domingue sur laquelle ils étaient principalement implantés. Ils se fixèrent des règles, un code d'honneur et vécurent de leurs diverses activités en marge de la société. Ils sont particulièrement actifs entre 1640 et 1684 à partir de leur bastion, l'**île de la Tortue**.

La tortue : Cette île en forme de tortue de mer longue de 25 km, n'est séparée que par un étroit chenal de la côte Nord-Ouest de l'Hispaniola, aujourd'hui Saint-Domingue. Ce sera de 1630 à 1711 le repaire préféré des frères de la Côte. Cette île sera pendant cette période presque toujours française.

L'île, petit paradis où l'eau est transparente, la végétation luxuriante, n'était peuplée que de boucaniers, qui traversaient rapidement l'étroit chenal pour se ravitailler, à bord des petits canots capables de serrer le vent au près.



Île de la tortue

Elle est le premier territoire de Saint Domingue colonisé par la France, les Espagnols étant fortement présents sur l'île principale (Hispaniola), et faiblement présents sur la Tortue. Il s'agit bien d'une colonie. Les

compagnies des Indes Occidentales ne s'en sont pratiquement occupées. Le gouverneur est nommé et rend compte directement à la couronne de France.

L'histoire coloniale de la Tortue comporte deux grandes périodes, les XVII^e et XVIII^e siècles. Le XVII^e siècle est l'âge d'or de la flibuste dont la Tortue devient la capitale régionale. Le XVIII^e siècle est marqué par un déclin relatif, face à la Grande Île devenue française par le traité de Ryswick en 1697.

La période de la flibuste verra se constituer une société européenne comprenant des Anglais, des Français et des Hollandais. Ils adopteront une organisation sociale de type républicaine les « frères de la côte », qui comportera un embryon de « sécurité sociale » pour les blessures reçues au combat. Cette société restera soudée malgré les affrontements des puissances nationales de « tutelle ». À la fin du XVII^e siècle la flibuste déclinante s'installera en Jamaïque à Port Royal (Kingston) et à Nassau aux Bahamas (New Providence), elle sera alors dominée par des Anglais comme Henry Morgan.

Les frères de la Côte :

Les flibustiers, boucaniers et autres marchands constituent rapidement une société organisée sous le nom de « frères de la côte ». Il s'agit pour l'époque d'une organisation sociale quasi républicaine. Les frères de la côte sont égaux entre eux, il n'y a pas de préjugés raciaux, ni sexuels (homosexualité et plus tard des femmes capitaine), pas de propriété individuelle de la terre. Les capitaines sont élus et révocables, la sécurité entre les membres est garantie et il existe une forme de « sécurité sociale ». L'accord de « Chasse-Partie » qui règle à chaque opération le partage du butin, prévoit une part pour indemniser les blessés. Une fois ce contrat signé les membres de l'équipage s'associent deux à deux en vue de s'entraider en cas de maladie ou de blessure. Ce « matelotage » comporte aussi un testament dans lequel celui qui décède donne tous ses biens à son compagnon. Pour faire face à l'homosexualité, il est fait venir à plusieurs reprises des prostituées d'Europe (en plus des femmes prises en course).

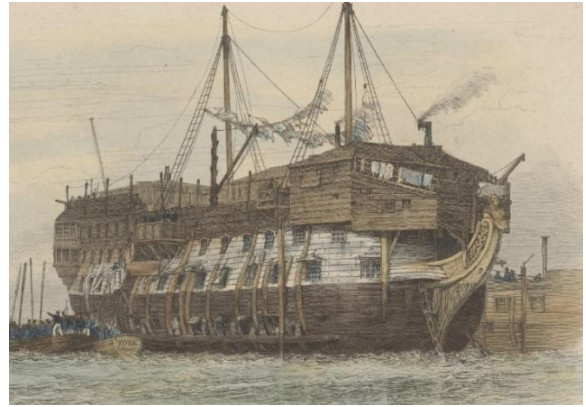
* * *

A la fin du XVII^e siècle : l'esprit chevaleresque **ne se retrouvera plus au XVIII^e siècle** : les marins français capturés soixante ans plus tard lors de la Guerre de Sept Ans mourront par milliers sur les sinistres **pontons** insalubres où leurs geôliers de la Royal Navy les enfermeront.

Louis Garneray (1783-1857) navigua pendant dix ans dans les mers du sud en compagnie de Surcouf et quelques autres. De 1804 à 1814 il eut le loisir d'expérimenter la captivité sur les sinistres pontons flottants du bagne de Portsmouth. **Marin devenu écrivain puis peintre de marines**, il s'indigne dans son récit « **Un corsaire au bagne** » (cf Edition Phèbus 1985) des traitements infligés par les Anglais : les captifs sont réduits à la famine, officiers et matelots confondus. Les prisonniers ne sont plus éparpillés un peu partout mais concentrés dans des centres gérés rationnellement en maximisant toutes les économies possibles. Les bagnes sont mêmes dotés de services médicaux où l'on aide à accélérer le mouvement.

Garneray donne une description du **bagne sur ponton de Portsmouth** : sur le pont d'un vaisseau il existe deux gaillards, arrière et avant, séparés par une rambarde et une grande ouverture... le gaillard d'avant avec le carré à découvert sont les seuls endroits où les prisonniers peuvent venir respirer un peu d'air frais mais couvert en permanence d'un épais nuage de fumée de charbon de terre. La batterie basse et le faux pont étaient consacrés au logement des prisonniers au nombre d'un centaine. Le jour n'arrivait que pas les sabords et des hublots très étroits. La garnison se composait de 40 à 50 soldats. Le reste du personnel comprenait une vingtaine de matelots et mousses. Le matin, les sabords étaient ouverts pour évacuer l'air tellement vicié que les Anglais pour effectuer cette opération « se reculaient vivement pour ne pas être atteints par les émanations fortes et pernicieuses qui montaient de nos logements ».

Les hamacs, faute de place et à cause des cordes qui les attachaient, ne pouvaient se placer sur le même rang ; une moitié était donc mise par-dessus l'autre. Quant à la nourriture : « c'était là que se développait sans contrainte la haine que nous portaient les Anglais ».



Le bagne sur ponton de Portsmouth

Garneray s'indigne de ces traitements mais on n'était pas mieux traité dans les bagnes français.

Témoin les récits de **Jean Kergrist** « Les Bagnards du canal de Nantes à Brest » (édition juin 2019).

Au camp de Glomel, village situé entre Carhaix et Pontivy « Napoléonville » à la même époque, un bagne avait été construit pour loger les prisonniers utilisés à la construction du canal de Nantes à Brest. Les bagnards étaient uniquement des militaires, déserteurs, réfractaires au service militaire trop long ou sanctionnés pour avoir revendus leurs effets militaires.

Le camp sera construit à partir de 1822 sous la direction de l'Ingénieur de Ponts et Chaussées **Lecor**. La tâche ne sera pas facile compte tenu du terrain marécageux de cette région particulièrement pauvre à l'époque. Pour se loger, l'ingénieur ne trouvait que « des écuries infectes » !

Les conditions de vie dans ce camp n'étaient pas fameuses, même si Lecor décide d'établir un hôpital à Rostrenen en réquisitionnant un local de la gendarmerie.

On peut lire la suite de ce récit du même auteur dans « Bagnards en Cavale ».

* * *

Fin (provisoire ?) de cette série. Dominique Rouillard, Février 2021