

Les pirateries

Quelques Raids moins connus

Les Varègues mènent des expéditions chez les Perses et les Arabes en empruntant la route de la **Volga** et la **Caspienne** et fondent la « RUS' de Kiev »

Le Corso : Une nouvelle forme d'affrontement en Méditerranée.

Exposé par Dominique Rouillard pour le CNPL
Décembre 2023

La **piraterie** ou **forbannerie** est une forme de banditisme pratiquée sur mer par des marins appelés **pirates** ou **forbans**, mais aussi sur terre. Les pirates ne se limitent pas aux pillages de navire, ils ravagent également les petites villes côtières et les arrière-pays parfois loin des côtes en remontant les cours d'eau.

La piraterie a connu plusieurs périodes fastes, à la fin du 1^{er} siècle av. J.-C. en Méditerranée, et au XVIII^e siècle dans les Antilles et l'océan Indien.

Je souhaite évoquer quelques périodes significatives de la piraterie La documentation est extraite de publications d'historiens spécialistes (des vrais). Ma contribution est de tenter de situer ces activités dans leurs contextes économique, social, et politique.

La capture de CESAR, 75 av JC

Tandis que le peuple romain était occupé dans les différentes parties de la terre, les pirates avaient envahi les mers.



*

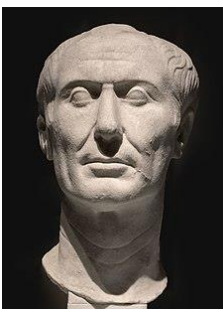
La rivalité entre Rome et Carthage est à l'origine des 3 guerres puniques. C'était une telle obsession à Rome que Caton (243-149 av JC) terminait tous ses discours quels que fût le sujet par la formule : « **Delenda Carthago** »

Carthage fut effectivement détruite au printemps 146 avJC.

Aucune nation maritime n'exerçait plus l'empire de la mer. Les pirates y régnaient en maîtres depuis les côtes de l'Asie-Mineure jusqu'aux colonnes d'Hercule



Rome avait détruit toutes les flottes de ses voisins



Lors d'un voyage vers l'Orient entre les années 75 et 74 av. J.-C., **Jules César** fut capturé par des pirates, à hauteur de l'île de *Pharmacuse*, à proximité de la ville de Milet en Asie Mineure. Sa libération obtenue contre rançon, il entreprit de se venger. Après avoir réuni en toute hâte une flottille, il surprit et captura les pirates qu'il fit exécuter.

* * *

Les raids des VIKINGS (800 – 1066)

Les Vikings furent des pirates mais aussi des explorateurs, qui dévastèrent l'Europe occidentale de la **fin du VIII^e au début du XI^e siècle**.



Le terme de "**Vikings**" désignerait les *Scandinaves*, originaires des actuels Danemark et Norvège, et du Götaland (Suède du sud-ouest) : actifs essentiellement en Mer du Nord et dans l'Océan Atlantique.

Excellents navigateurs, ils disposent de bateaux particulièrement adaptés aux mers où ils naviguent, et en fonction des tâches requises.

Par bateau viking, il faut entendre une grande diversité de navires qui se distinguent par leurs dimensions et leurs matériaux.

Les Vikings ont fabriqué leurs navires selon un principe central : l'alliance de la flexibilité à la légèreté. Cette conception du navire s'oppose à celle de l'Europe du Sud, où la rigidité de la coque rend l'embarcation plus lourde. Sur les bateaux vikings, l'excédent de poids est systématiquement éliminé.



L'ornementation des bateaux était importante.

La forme élevée et courbée de la proue est ici ornementée d'une frise et de dragons d'où le terme Drakkar qui est une invention romantique du 19^{ème} siècle, le terme exact étant **Langskip** signifiant bateau long. Apparue en 1840 dans « Archéologie navale » par Augustin JAL.

Le bateau viking est aussi quasiment symétrique entre l'avant et l'arrière qui se répondent de part et d'autre du mât, ce qui lui permet de se déplacer indifféremment en avant et en arrière de la même manière.

Sa quille tient en un seul tenant, ce qui requiert de très grands arbres. Le gouvernail est constitué par une sorte d'aviron court à très large pelle, fixé par des attaches de cuir à tribord arrière. Son fond plat et son faible tirant d'eau lui permettent également de naviguer par petits fonds et de s'échouer directement sur une plage lors d'un raid. La coque est constituée de planches superposées (clins) qui diminuent son enfoncement quand il était à pleine charge. Ce type d'assemblage assure aussi une solidité qui permet une certaine flexibilité des planches entre elles. De plus, il facilite d'éventuelles réparations, pour lesquelles les planches de bordé peuvent être changées sans difficulté majeure. Le navire possède également un grand mât facile à dresser et à abattre qui supporte une voile rectangulaire qui lui permet de remonter au vent.



Mât, voile et gréement d'un **langskip**.

L'**âge des Vikings**, ou **ère viking**, est le nom de la période entre **793 et 1066**. Cette période est marquée par l'expansion rapide de leur territoire ; guerriers et marchands scandinaves, ils lancent d'abord des raids côtiers en direction des monastères chrétiens, avant de remonter grâce aux fleuves vers l'intérieur des terres.

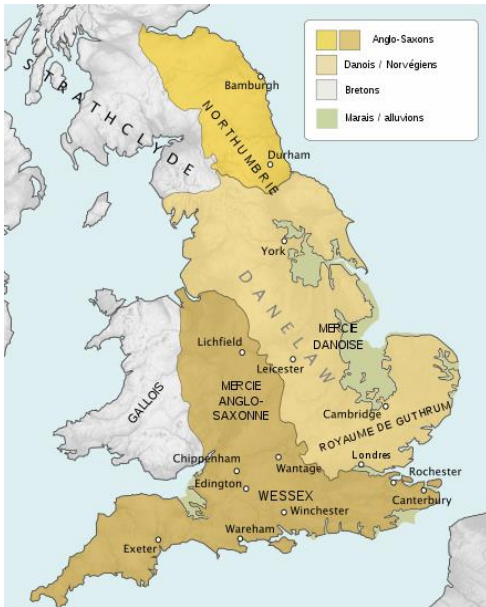
Vikings dans les îles Britanniques

Les Vikings sont présents dans les îles Britanniques du VIII^e au XI^e siècle. Leurs activités dans cette région vont du commerce pacifique aux campagnes de conquêtes territoriales en passant par des incursions épisodiques.

Dans la dernière décennie du VIII^e siècle, les pillards venus du Nord ont attaqué plusieurs monastères chrétiens dans les îles Britanniques. Ces monastères avaient souvent été construits sur de petites îles et dans des régions côtières éloignées afin que les moines puissent vivre dans l'isolement, se consacrant au culte sans être dérangés par le reste de la société. Cependant, cela en a fait des cibles isolées et non protégées pour des attaques.

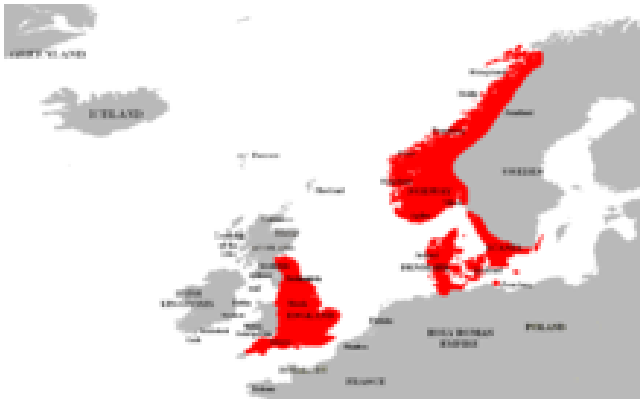
Les pirates auraient été étonnés «de trouver autant de communautés abritant une richesse considérable et dont les habitants ne portaient pas d'armes ». Ces incursions auraient constitué le premier contact avec le christianisme pour de nombreux Scandinaves.

De telles attaques n'étaient pas spécifiquement anti-chrétiennes, les monastères étaient simplement considérés comme des cibles faciles.



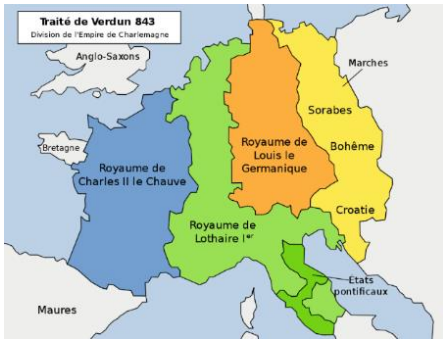
À partir de 865, les intentions des hommes du Nord à l'égard des îles Britanniques ont changé. Ils ont commencé à voir ces contrées comme des lieux propices à l'établissement de colonies plutôt que des lieux à piller. À la suite de cela, de plus grandes armées ont commencé à arriver sur les côtes britanniques, dans le but de conquérir des terres.

De nouveaux raids ont eu lieu en 1006-1007 et en 1009-1012. Puis En 1013, **Sven à la Barbe fourchue** envahit à nouveau l'Angleterre avec une grande armée.



En 1016, une autre invasion par le roi danois **Knut**. Il mène une campagne contre les Anglais. Finalement Knut et Edmond s'accordent sur un partage du royaume : le second conserve le Wessex, tandis que le premier obtient la Mercie et probablement la Northumbrie. Cette situation ne dure guère, car Edmond meurt le 30 novembre 1016. Knut est alors reconnu comme seul roi de toute l'Angleterre.

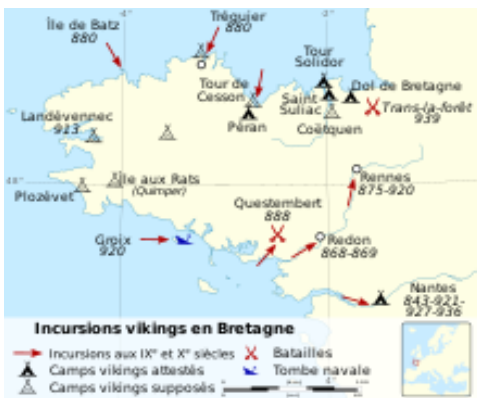
Après la mort de Knut en 1035, les deux royaumes ont de nouveau été déclarés indépendants



Il sera destitué en 888 et l'assemblée des «Grands» couronnera Eudes roi de **Francie Occidentale** au détriment du carolingien **Charles le Simple**.
L'Empire de Charles Magne après le partage entre ses fils

Les raids danois en Francie occidentale se font moins fréquents après le siège. Battus près de Chartres en 911, devenus **Normands**, ils s'installent avec leur chef **Rollon** dans la basse vallée de la Seine, qui devient le **duché de Normandie** ; convertis au christianisme, ils deviennent vassaux des Francs.

C'est la fin de l'Empire carolingien



Les raids vikings cessent dans le premier quart du XI^e siècle. Vers 1015, les comtés de Blois et de Chartres sont encore ravagés par deux « rois » scandinaves, Olaf et Lacman, peut-être les responsables de l'ultime attaque viking de Dol-de-Bretagne qui eut lieu en 1014

* * *

LES VAREGUES

Le terme de **Varègues** désignerait les Vikings (au sens de *Scandinaves*) de **Suède**, actifs surtout en **Mer Baltique** et en **Europe de l'Est**, dont la **Rus' de Kiev**, et opérant la route commerciale de la Volga.



Les **Varègues**, entre l'IX^e et le XI^e siècle, ont fondé et gouverné l'État médiéval de la **Rus' de Kiev**



Selon la « **Chronique des temps passés** », un groupe de Varègues fonda **Novgorod en 862** sous la direction de **Riourik**.

Marchands, mercenaires et pirates à l'occasion, ils menèrent des expéditions d'abord chez les Perses et les Arabes en empruntant la route de la **Volga** et la **Caspienne**, puis par les « **routes menant chez les Grecs** », soit le Don, le Dniepr ou le Dniestr, à Constantinople.

Ils attaquèrent à plusieurs reprises les villes byzantines de la mer Noire et la capitale impériale elle-même, attaques qui, même repoussées, se soldèrent par des traités de paix leur concédant divers avantages commerciaux.

La **Rus' de Kiev** ou **Rous de Kiev**, appelée aussi **État de Kiev**, **Russie kéviennne**, **principauté de Kiev** ou **Ruthénie pré mongole**, est une principauté slave orientale qui a existé du milieu du IX^e au milieu du XIII^e siècle, se désagrégant en une multitude de principautés avant de disparaître formellement du fait de l'invasion mongole, qui commença en 1223 et entraîna la disparition de la principauté en 1240.

Novgorod

Fondée à l'origine par les **Varègues**, dirigés selon la légende par le chef viking **Riourik**, Novgorod est mentionnée dans les chroniques à partir de l'an 859.

Sa dénomination en **varègue** « Holmgard » est ainsi attestée dans des sagas nordiques. La ville elle-même s'édifie progressivement à partir de la fin du IX^e siècle, prenant conséquemment le nom de Novgorod, «la nouvelle cité ». Au milieu du X^e siècle, Novgorod est devenue une cité médiévale prospère située sur la **route commerciale des Varègues aux Grecs** entre la **mer Baltique** et l'**Empire byzantin**.



À la fin du IX^e siècle, la capitale s'installe à **Kiev**, cité slave prise par les Varègues en 864, et qui rendait jusque-là hommage aux Khazars, un peuple turc semi-nomade.

Au XI^e siècle, la **Rus' de Kiev** est l'État d'Europe le plus étendu, atteignant la mer Noire, la Volga, ainsi que le royaume de Pologne et ce qui deviendra le grand-duché de Lituanie

La Première mention de Moscou aux annales se rapporte à 1147. Cette date est devenue année de la naissance de la ville. La fondation de Moscou appartient au prince de Souzdal Iury Dolgoroukiy. En 1156 le prince a construit la nouvelle forteresse en bois, le futur Kremlin de Moscou.

Cet essor est dû aux voies commerciales existant alors entre la **Scandinavie**, fournisseur de bois, de peaux et surtout d'**ambre**, mais aussi d'**esclaves**, et **Constantinople**, source de cire d'abeille et de miel, de soieries, et d'or.

Les Butins

L'Empire romain puis carolingien s'est disloqué en s'éparpillant en de multiples féodalités, les états souverains n'apparaissent que à partir du XVIe siècle

Les raids de saccages organisés par des troupes importantes bien organisées autour d'un chef commencent en général par des pillages, puis finissent par s'installer durablement sur les territoires conquis.

Les routes maritimes sont les premières menacées, la Manche était à ce point impraticable que les navires commerçants devaient contourner par l'Irlande pour joindre la Bretagne à la Hollande.

Au début les pillards découvrent les richesses en or et argent des moines, mais ils ne sont pas sensibles à la qualité artistique et religieuse des bijoux chrétiens.

Il n'y a ni or ni argent en Scandinavie. Les découvertes archéologiques récentes en ont pourtant mis en évidence des stocks considérables. Mais les bijoux sont fondus, parfois refait dans un style purement viking, et le plus souvent en lingots ou en pièces plus facilement négociables.

Les routes commerciales sur mer comme à terre seront des sources de profit plus durables. Après quelques décennies de pillages les ressources se sont épuisées. En remontant la Seine, Siegfried cherche à exploiter la prospérité encore épargnée de la Bourgogne.

Mais après le pillage vient le temps de la conquête territoriale (l'un n'excluant pas l'autre). Les envahisseurs s'installent jusqu'à être complètement phagocyté. C'est ainsi que les vikings deviennent normand.

Quelque-soit la route, en mer comme à terre, les prisonniers sont une marchandise toujours disponible et facilement négociable : Les riches notables seront restitués contre rançon. Les autres, s'ils ne sont pas trop récalcitrants, seront vendus en esclavage.

Il faut se rendre compte que jusqu'au XIXème siècle, les sources d'énergie sont limitées à l'eau et le vent. Pas de pyramides sans forces humaines. Les bœufs sont utilisés dans les champs mais pas suffisamment polyvalents, et surtout pas pour les tâches domestiques des urbains.

Les guerres à terre ont toujours été une source d'approvisionnement, les vaincus fournissant la main-d'œuvre aux vainqueurs.

Les marchandises et même les bateaux qui les transportent seront revendus : le bois et les fourrures du nord, les céréales et les produits de luxe de l'occident et même de l'orient sont des marchandises facilement négociables.

Les nombreuses pièces de monnaie de toutes provenances retrouvées lors de fouilles archéologiques sont la preuve de l'activité économique essentielle jusqu'à l'invasion mongole à partir de 1223 de cette route commerciale entre la mer Baltique et l'Empire byzantin.

Il est curieux de constater que les archives perdent la trace de ces populations nordiques en Angleterre après avoir pourtant partagé le royaume. Ont-ils été chassés ? ou intégrés dans la population locale ?

C'est probablement dû au fait que ces occupants issus de Scandinavie étaient trop peu nombreux pour jouer un rôle important dans la population locale.

C'est un peu différent en Ukraine car ils ont été chassés par l'invasion mongole.

Au contraire en France qui est le pays le plus peuplé d'Europe à cette époque, ils sont installés durablement au point de donner leur nom à leur conquête territoriale. Et c'est en tant que Normand que Guillaume le Conquérant va à son tour débarquer à Hastings en 1066.

* * *

Les Barbaresques en Méditerranée.

Jusqu'à la fin du Moyen Âge, les termes de *corsaire* et *pirate*, synonymes, étaient employés indifféremment. Pour les distinguer, il faut qu'un État souverain délivre une lettre de marque : or l'État souverain n'apparaît en Europe qu'au cours des XVI^e et XVII^e siècles.



Depuis l'Antiquité, la Méditerranée était une importante voie de transports maritimes permettant l'échange commercial et culturel entre les peuples de la région. L'histoire de la Méditerranée est importante dans l'origine et le développement de la civilisation occidentale.

L'Empire Romain sera le premier (et le seul) à unifier l'intégralité du bassin méditerranéen dans une unique entité politique, lui faisant gagner une certaine homogénéité culturelle, scientifique et technique. Après la division de l'Empire romain vers 395, le bassin occidental entre rapidement en décadence. Le bassin oriental, soumis à l'Empire byzantin, subit la concurrence à partir du VII^e siècle du califat arabo-musulman.

Les Ottomans ne pouvaient laisser les Européens chrétiens dominer les mers en Orient pas plus qu'en Occident. Ils s'opposèrent aux Européens sans relâche, d'abord sous le commandement de chefs pirates, puis des émirs corsaires et enfin des amiraux de Constantinople.

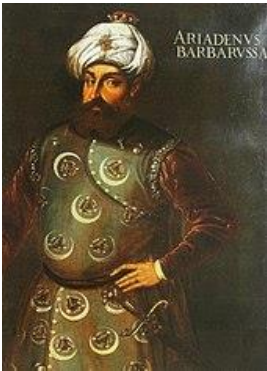
L'adjectif « **barbaresques** » date des années 1500 et provient d'Italie, provenant du mot « barbare » (au sens « étranger, parlant une langue incompréhensible ») et désignant sans référence particulière l'Afrique du Nord. Utilisé peu de temps, il est revenu, sous la plume de nombreux auteurs et dans les dictionnaires, puis dans le langage courant, pour désigner les pirates et corsaires musulmans maghrébins et ottomans qui opéraient depuis l'Afrique du Nord, basés principalement dans les ports d'Alger, de Tunis, de Tripoli, et de Salé.

Le corsaire est celui qui court sus à l'ennemi et à lui seul, participant à une guerre de course en tant que supplétif, un mercenaire au service d'un pavillon (ottoman dans le cas des corsaires barbaresques).



C'est ainsi que durant l'alliance franco-turque du XVI^e siècle entre le roi de France **François I^{er}** et le sultan de l'Empire ottoman, **Soliman le Magnifique**, les corsaires barbaresques n'attaquèrent pas les vaisseaux français et furent même reçus en alliés dans la rade de Toulon.

En dehors de cette alliance éphémère, les Barbaresques érigèrent leurs propres États, certains d'entre eux purent prendre la tête de la flotte ottomane.



Les corsaires (et pirates) barbaresques ont capturé des milliers de navires chrétiens et ont attaqué à plusieurs reprises la plupart des localités côtières des rives nord de la mer Méditerranée. En conséquence, les résidents ont abandonné leurs anciens villages côtiers en Espagne, France et en Italie et en ont construit d'autres, souvent fortifiés, au sommet des buttes et des collines.

Les raids ont été un tel problème que les côtes sont restées en partie désertes jusqu'au début du XIX^e siècle. Les effets des raids barbaresques ont culminé au début du milieu du XVII^e siècle.

Certains des capitaines des galères de course, ainsi que les corsaires les plus reconnus, étaient ce qu'on appelait à l'époque des « **renégats** » : des Européens convertis à l'islam pour échapper à l'esclavage, comme John Ward et Zymen Danseker.

John Ward ou **Birdy**, né vers 1553 à Faversham et mort en 1622 à Tunis, est un pirate qui devient, au début du XVII^e siècle, un pirate barbaresque sous le nom de **Yusuf Raïs**.

Simon Dansa le danseur, également connu sous les noms de **Raïs Dali** et **Simon Raïs**, né vers 1579 à Dordrecht et mort en 1616 à Alger, est un marin néerlandais passé au service de la régence d'Alger comme pirate et corsaire barbaresque.

Lorsque les Barbaresques érigèrent leurs propres États, certains d'entre eux purent prendre la tête de la flotte ottomane. Cela prend la forme d'une guerre maritime chronique contre les États chrétiens : le **corso**, qui présente une dimension à la fois économique, politique et religieuse.

Avec le temps, le sultan ottoman tend à remplacer la flotte barbaresque par sa propre flotte. Subsistent alors des navires armés par des intérêts privés, par la **Taïfa des raïs**, dont les **butins** reviennent, suivant les ports d'attache de ces barbaresques, à environ 11 % à l'État, 40 % au ou aux armateurs, 16 % au capitaine, 16 % à l'équipage et 16 % aux **janissaires**.

Les **janissaires** formaient un ordre militaire très puissant composé d'esclaves d'origine européenne et initialement de confession chrétienne avant leur conversion à l'islam, constituant l'élite de l'infanterie de l'armée ottomane à l'apogée de l'Empire.

Le Corso

Sur mer, il existe quatre sortes d'affrontements suivant une définition de l'historien Michel Fontenay, (1935-2021) « *La Méditerranée entre la Croix et le Croissant* » ed. *Classiques Garnier*.

- La guerre navale, dans laquelle au moins deux pays, possédant une marine de guerre, s'affrontent, respectant les droits de la guerre
- La guerre de course, dans laquelle un pays s'associe avec un armateur privé, le corsaire, sous contrat, la lettre de course, pour partager les coûts et profits, suivant des règles de droit clairement établis ;
- La piraterie, véritable brigandage maritime sans foi ni loi fait par les pirates et condamnée par le droit et la morale ;
- Le **corso**, entre chrétiens et musulmans, entre la course et la piraterie, forme de violence maritime mais admise par les mœurs, qui fut l'activité principale de certains pays-corsaires, principalement méditerranéens, et qui furent le cas tels des états barbaresques. Ce *Corso* est généralement soumis à des règles de droit entre mandaté et mandataire prévoyant les règles d'engagement et la répartition des prises.

Il s'agit d'une prédation semi-légalisée spécifique à la Méditerranée occidentale, à mi-chemin entre les corsaires et les pirates. Tout d'abord, la mise en esclavage des prisonniers crée une différence entre le *corso* des raïs et la course classique des Khayr ad-Din Barberousse, des Jean Bart et des Robert Surcouf.

De plus, les écumeurs d'Alger n'ont pas de lettres de marque, leurs prises sont seulement enregistrées en vue du partage entre le raïs concerné et la Régence. L'autorité politique, au niveau local, a connaissance de l'activité corsaire, mais les comptes-rendus se bornent exclusivement à apporter les preuves que le raïs partage le butin avec cette autorité.

Il n'existe à Alger aucun tribunal des prises ni aucune autorité susceptible d'examiner les prises, sans être elle-même partie prenante au partage du butin. Les navires attaqués peuvent être neutres, sujets de l'Empire ottoman (bateaux grecs), voire être musulmans (bateaux tunisiens).

La régence d'Alger et le *corso*

La création de la régence d'Alger comme État vassal de l'Empire ottoman par les frères Arudj et Khayr **ad-Din Barberousse** donne au **corso musulman** une assise territoriale solide. En se faisant vassale de l'Empire ottoman, Alger se soumet à une souveraineté lointaine mais dont le seul nom tient en respect les puissances européennes. Mais en réalité la marine algéroise n'était point « vassale » de l'empire turc comme elle n'était « vassale » d'aucune entité étatique au XVIII^e siècle. « Alger était devenu le plus ferme appui des sultans de Constantinople. Aucun évènement ne s'accomplissait sur le bassin de la Méditerranée sans que les corsaires algériens y prissent part. La force principale de toute la marine ottomane reposait sur eux »

Les campagnes et **razzias** des pirates et corsaires barbaresques se sont étendues le long des côtes européennes de la mer Méditerranée et dans l'océan Atlantique mais aussi au large avec la piraterie contre tous les navires chrétiens.

Les pays principalement touchés par les raids et la piraterie barbaresque furent l'Espagne, le Portugal, les états d'Italie, la France, les Îles Britanniques, les Pays-Bas, l'Islande, mais dans les faits, toute localité portuaire européenne, tout navire non musulman, pouvaient devenir des cibles si la situation le permettait.

Le but principal de ces attaques était de capturer des esclaves chrétiens pour la traite ottomane, ainsi que le marché de l'esclavage musulman.

Bien que des razzias pirates se soient produites en Afrique du Nord peu de temps après la conquête musulmane de la péninsule ibérique au VIII^e siècle, les termes « pirates barbaresques » sont appliqués aux pirates actifs à partir du XVI^e siècle, lorsque la fréquence et le rayon d'attaque des esclavagistes ont augmenté.



Khizir Khayr ad-Dîn, dit « Barberousse », né vers 1476 dans l'île de Lesbos, mort le 4 juillet 1546.

Le commerce esclavagiste s'organise aussi du côté des chrétiens.

Les « **Mercédaires** » rachètent des esclaves chrétiens tenus par les Musulmans.



Les **Mercédaires** (L'ordre de Notre-Dame-de-la-Merci) est un ordre mendiant de droit pontifical. À l'origine, c'est un ordre militaire fondé pour racheter les chrétiens captifs des pirates réduits en esclavage.

Importance de la Traite



Rachat de captifs chrétiens à Alger par des Mercédaires (vers 1670).

Robert C. Davis, professeur d'histoire à l'Université d'État de l'Ohio estime que, du début du XVI^e au milieu du XVIII^e siècle, les seuls marchands d'esclaves de Tunis, d'Alger et de Tripoli ont réduit de 1million à 1 250 000 chrétiens européens en esclavage en Afrique du Nord (ces chiffres ne prennent pas en compte les Européens asservis par le Maroc et par les autres raiders et esclavagistes de la côte méditerranéenne).

Période	1500-1580	1580-1680	1680-1800	Total
Esclaves européens capturés par les barbaresques	270 000	850 000	175 000	1 290 000

Cependant, ces chiffres ont été réfutés par d'autres historiens, tels que David Earle, auteur de *The Corsairs of Malta* et de *Barbary and The Pirate Wars*, qui a déclaré que le professeur Davis avait peut-être commis une erreur en extrapolant la période de 1580 à 1680, parce que c'était la période d'esclavage la plus intense, en estimant à 8 500 esclaves par an le renouvellement des esclaves soit 850000 pour le siècle : « Ses chiffres semblent un peu douteux et je pense qu'il peut exagérer ». Le professeur Ian Blanchard de l'Université d'Édimbourg trouve pour sa part le chiffre d'un million d'esclaves comme possible.

C'est plausible si on considère les effectifs en présence lors de la bataille de Lépante

Les barbaresques qualifiés de « fléaux des mers » par les puissances chrétiennes vont trouver sur leur route ceux qui vont devenir leurs plus fidèles ennemis, les **Hospitaliers** de l'ordre de **Saint-Jean de Jérusalem** qu'ils viennent de chasser de Rhodes et qui finiront par s'installer à Malte grâce à la bienveillance, bien comprise, de Charles Quint.

La victoire de la **Sainte-Ligue** lors de la **bataille de Lépante en 1571** marque un tournant. Les Vénitiens en défendant leurs possessions mettent ainsi fin aux offensives maritimes des barbaresques.

La bataille de Lépante



Le 7 octobre 1571 dans le sur la côte occidentale de la Grèce, s'affrontent la flotte ottomane de Sélim II et la flotte de la Sainte-Ligue.

Cette coalition chrétienne formée sous l'égide du pape Pie V, comprenait des escadres vénitiennes et espagnoles, renforcées par des galères génoises, pontificales, maltaises et savoyardes.



Les galères s'affrontent de face puis le combat devient un **combat d'infanterie sur les ponts des bateaux** lors des abordages successifs. Les galéasses, puissamment armées, s'enfoncent dans les lignes de défense turques, et provoquent leur désordre et leur désorganisation. L'infanterie espagnole, bien équipée et munie d'équipes d'arquebusiers, part à l'abordage des navires ennemis où elle montre sa force et sa supériorité.

Les forces en présence :

Coalition chrétienne :

212 navires : 206 galères + 6 galéasses
28 500 soldats + ? marins
1 815 canons

Pertes : 7500 hommes et 47 navires

La flotte ottomane :

251 navires : 206 galères + 45 galiotes
34 000 soldats + 13 000 marins
750 canons

Pertes : 20 000 morts et 190 navires

Militairement, la bataille montre la redoutable efficacité des galéasses (grosses galères à voiles armées de canons fixés au navire). L'emploi du canon a été moins décisif que la légende ne l'a voulu, on considère généralement la bataille de Lépante comme la fin des flottes de galères au profit des galions à voiles, armés de canons.

Piraterie et esclavage sont depuis l'antiquité indissociables.

Au cours de l'histoire, l'esclavage a rempli une large palette de fonctions sociales et économiques. Indispensable pour les activités agricole et pastorales, les esclaves exerçaient aussi des fonctions artisanales quand ce n'était pas la médecine ou l'enseignement. Souvent ils étaient essentiels à l'administration romaine et grecque et pouvaient faire fortune.



A Rome et Athènes on les trouve dans des fonctions domestiques, jardiniers, cuisiniers, chargés d'élever les enfants des bonnes familles.

Depuis la seconde moitié des années 700, les commerçants **rous'** se déplaçaient vers le sud le long des voies navigables du nord de l'Europe. Ils établirent deux grandes routes commerciales : en descendant la Volga et en traversant la mer Caspienne, vers les terres sous contrôle musulman jusqu'à Bagdad et la traversée de la mer Noire vers l'**Empire byzantin** chrétien. Ces routes commerciales recherchaient les pièces d'argent, les soies arabes, les épices, le vin, les bijoux, le verre et les livres provenant de l'Orient. Mais la capture d'esclaves constituait une monnaie de négoce essentielle car en retour, ils échangeaient des Slaves capturés dans la steppe eurasienne et offraient de la fourrure, du miel, de la cire et du bois.

En Méditerranée une chiourme abondante était nécessaire pour manœuvrer les lourdes galères, tant que l'adoption de galions à voile permette les manœuvres avec des équipages plus réduits.

Le corso maltesse

Les moines chevaliers de Malte avaient aussi armé quelques galères mais rien de comparable avec le corso barbaresque : par manque de prisonniers ils ne disposaient pas suffisamment de galériens pour pouvoir armer au-delà de quelques galères, probablement moins d'une dizaine et encore !

Rien à voir avec le bar de Paimpol

* * *

Les pirates des Caraïbes et d'ailleurs

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. Faute d'avoir participé aux découvertes, ils vont recourir à l'embuscade et à l'entreprise privée : 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.

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.



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.

La légende du trésor enfouis :

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 rejoindre l'endroit où il avait laissé son vaisseau amiral.

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

* * *

Robert Blake,

Né le 27 septembre 1598, 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.

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

Il commence à naviguer à quinze ans et participe en 1667 au raid hollandais sur la Tamise.

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

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.



La **corvette** est une catégorie de petit navire de guerre, léger et rapide, qui apparaît en France à la fin du XVII^e siècle. Dans la marine à voile, la **frégate** se situe entre le **vaisseau** et la **corvette**.

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 (Historien né à Poitiers 1924, mort 2011) 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 infaillible 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.

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

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.

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.

Le **Conseil des Indes** est du XVI^e siècle au XVIII^e siècle l'institution chargée d'administrer les colonies espagnoles d'Amérique (Indes occidentales espagnoles) et les Philippines (Indes orientales espagnoles). Il 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

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.



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.

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 ligüés 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.

Quelques figures marquantes :

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. 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.

Rackham Le Rouge.



et ses deux femmes : Ann Bonny et Mary Read

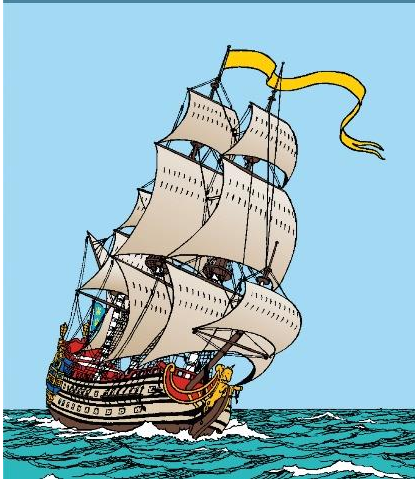
Surnommé **Calico Jack**, tant il aime se couvrir de vêtements en calicot rouge. Il est timonier sur « le Neptune » lorsque son navire britannique croise un vaisseau français. Mais le capitaine n'ose pas l'affronter. Alors Jack se mutine avec l'équipage et arraisonne le Français. Il prend alors le commandement 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 un 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



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.

.....

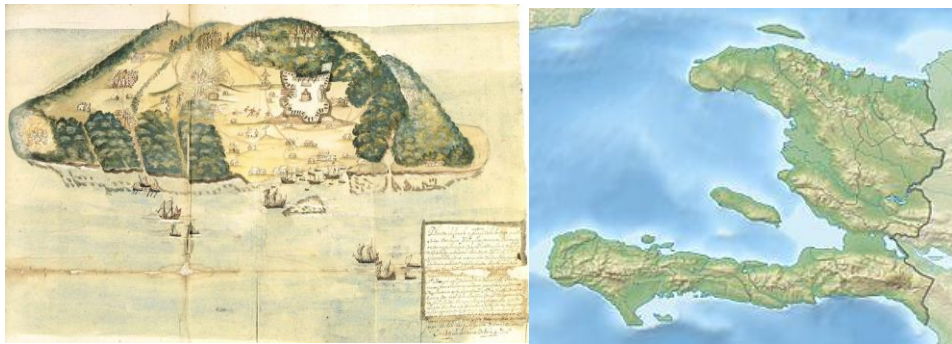
La tortue

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.

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.



Le bague sur ponton de Portsmouth

La **guerre de Sept Ans**, qui se déroule de 1756 à 1763, est un conflit majeur de l'histoire de l'Europe, Elle concerne en effet les grandes puissances européennes de cette époque, regroupées en deux systèmes d'alliance, et a lieu sur des théâtres d'opérations situés sur plusieurs continents, notamment en Europe, en Amérique du Nord et en Inde.

Alors que le précédent grand conflit, la guerre de Succession d'Autriche (1740-1748), opposait principalement l'Autriche alliée à la Grande-Bretagne et la Prusse alliée au royaume de France, la guerre de Sept Ans oppose la France alliée à l'Autriche et la Grande-Bretagne alliée à la Prusse. De nombreux autres pays européens participent cependant à cette guerre, notamment l'Empire russe aux côtés de l'Autriche et le royaume d'Espagne aux côtés de la France.

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



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.

La **paix d'Amiens** est le nom donné à la période de paix qui s'amorce avec le traité d'Amiens, signé le 25 mars 1802 entre le Royaume-Uni d'une part et la France, l'Espagne et la République batave, de l'autre part. La paix ne dure que treize mois et prend fin le 18 mai 1803.

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 :

Le Renard était un voilier du XIX^e siècle, de type cotre à hunier. Il fut le dernier navire armé pour la course par le corsaire malouin Robert Surcouf. Le navire fut lancé le 15 mai 1813



Le Renard est une réplique de ce bateau historique, construite à Saint-Malo et lancée en 1991. Elle est actuellement en gestion chez la compagnie *Étoile Marine Croisières* de Saint-Malo.

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, mitrilles 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

Fin de l'exposé pour le CNPL Décembre 2023