



HAL
open science

Piraterie et course, d'hier et d'aujourd'hui

Gilbert Buti

► **To cite this version:**

Gilbert Buti. Piraterie et course, d'hier et d'aujourd'hui. *L'Actualité Nouvelle-Aquitaine: science et culture, innovation*, 2022, 133, pp.32-37. hal-03648872

HAL Id: hal-03648872

<https://amu.hal.science/hal-03648872v1>

Submitted on 15 Feb 2023

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

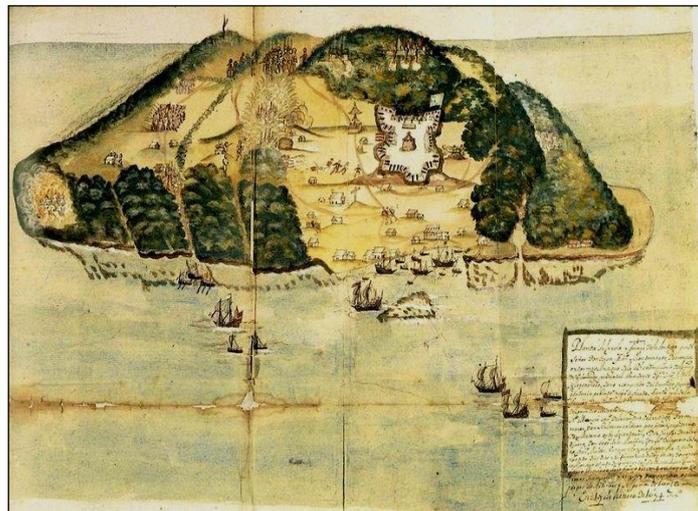
Copyright

Piraterie et course, d'hier et d'aujourd'hui

De quoi la piraterie et la course sont-elles les noms ?

Évoquer la piraterie et la course, ou plus encore les pirates et les corsaires éveille des personnages et récits d'aventures, renvoie aux cliquetis des sabres d'abordage et à l'odeur de la poudre, aux îles au trésor et à des mondes libertaires, ici l'île de la Tortue, là l'île malgache de Sainte-Marie dédiée à Libertalia...

Illustration 1. Prise de l'île de la Tortue par Gabriel Roxas Valle y Figuerosa le 8 janvier 1654.



« Course et piraterie, pensera le lecteur, c'est souvent la même chose : des cruautés analogues, des contraintes qui s'imposent, monotones, pour la conduite des opérations » (Fernand Braudel). La confusion est souvent de mise et pour l'auteur de ce *Dictionnaire de Droit* publié en 1740 : « Les pirates sont des corsaires, écumeurs des mers ». Certes, ces hommes sont des marins qui ont navigué pour aller à la pêche, au commerce ou servi sur les vaisseaux de guerre. Pourtant, course et piraterie, voire flibuste, ne sont pas interchangeables.

Le **pirate** existe depuis que la navigation existe. « Sans foi ni loi », le forban combat toutes les nations en période de guerre et en temps de paix, opère pour son compte et ne partage son butin qu'avec son équipage. Tout ce qui peut se monnayer l'intéresse : le navire, la cargaison, les armes et les hommes qu'il enrôle de force ou rançonne. Pris, il est pendu à la plus haute vergue de son vaisseau ou sur les quais avec ses complices. Les corps des suppliciés restent de longs jours à la vue de tous pour servir d'exemples. Dès l'Antiquité, les pirates terrifiaient les navigateurs en Méditerranée « comme les voleurs inquiétaient les habitants du continent » (Dion Cassius) et les Romains n'eurent de cesse d'éradiquer ceux qui « faisaient du butin » en mer. La situation est plus complexe dans cet espace à partir du IX^e siècle dans la mesure où la lutte entre la Croix et le Croissant se superpose aux rapines.

La course n'est pas fille de la piraterie. Elle résulte, dans une large mesure, du « droit de représailles » autorisant, au Moyen-âge, un navigateur ayant subi des préjudices à se venger sur tout bâtiment de même « nationalité ». Le nom de **corsaire** désigne ensuite un navire, armé en temps de guerre pour « *courir sus* » [prendre en course] les ennemis, mais aussi celui qui le commande muni d'une autorisation royale sous la forme d'une « commission en guerre » ou lettre de course dite « lettre de marque » à la fin du XVIII^e siècle. Pris lors d'un combat, le corsaire, reconnu prisonnier de guerre, peut être libéré contre rançon ou échangé. Un capitaine marchand peut y participer en prenant en toute légalité un navire ennemi à condition d'avoir reçu une « commission en guerre et marchandises ». Lorsqu'il y a capture, le corsaire doit ramener le navire pris dans un port ami, où la cargaison fait l'objet d'un inventaire et où les capitaines des deux bâtiments ainsi que des membres d'équipage sont auditionnés pour connaître les conditions de la capture. En France ces dépositions sont examinées par un Conseil des prises qui décide s'il s'agit de « bonne » ou « mauvaise prise » faite par mégarde sur un État allié ou neutre avec, en cas de « méprise », un dédommagement des victimes.

La législation diffère selon les États. En Angleterre, pour pratiquer la course, dite *privateering* et le corsaire *privateer*, l'armateur doit acheter une *letter of mark* en précisant la nation visée par les opérations et prendre autant de lettres que d'ennemis déclarés.

Illustration 2. Une commission en course avec sceau de l'Amiral de France. Commission donnée au chevalier Jennins pour faire la course, le 27 octobre 1692, par l'amiral de France.



La complexité est plus grande encore quand il s'agit des **flibustiers** ou boucaniers. Ignorée du droit international, la flibuste ne relève pas, lors de son apparition au XVI^e siècle dans les Caraïbes, de la piraterie car les flibustiers n'agissent pas contre les lois de leur prince, épargnent leurs compatriotes et servent les intérêts économiques de leurs pays, en l'occurrence les adversaires de l'Espagne. Mais au cours de la seconde moitié du XVII^e siècle, dans un contexte diplomatique européen différent et avec le développement de l'économie de plantation dans le monde caraïbe, les « frères de la côte » sont gênants. Mis hors-la-loi, ils sont assimilés à des pirates, comme Pierre Ovinet, de La Rochelle, qui déclare en 1681 naviguer en course depuis seize ans et qui doit abandonner ses activités désormais illicites, sous peine de la corde. Certains choisissent le pardon et rentrent dans le rang à l'instar du fameux flibustier Henry Morgan,

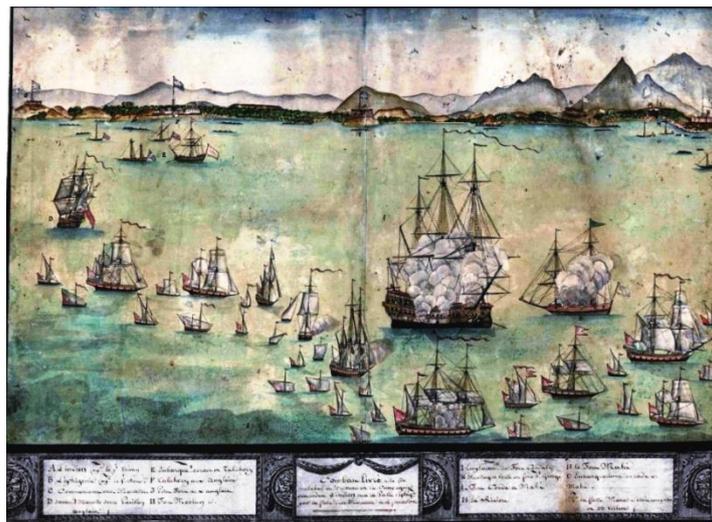
devenu gouverneur de la Jamaïque, tandis que d'autres s'évaporent dans l'océan Indien ou la mer du Sud...

De quelles réalités ces définitions sont-elles le miroir ?

En droit international si la distinction entre piraterie et course s'est faite lentement en Europe, de la fin du Moyen-âge au XVII^e siècle, la réalité reste longtemps floue. Et, pour Washington Irving, auteur du XVIII^e siècle, il n'y aurait « qu'un pas du corsaire au pirate dans la mesure où tous deux combattent sur mer pour l'amour du butin, le dernier étant le plus brave qui affronte à la fois l'ennemi et le gibet. »

La porosité entre ces conditions apparaît en décryptant les parcours de marins, et non des moindres. En créant la marine d'État, Richelieu puis Colbert ont recherché des hommes « nourris dans l'eau de mer » capables de prendre l'adversaire à l'abordage et fait appel pour cela à la piraterie normande (Dieppe, Honfleur), basque et provençale. Certains ont été transformés en respectueux corsaires du roi, puis en officiers de la Marine. Jean Bart, Tourville et Duguay-Trouin étaient corsaires avant d'accéder au corps des officiers du roi. Quant à Duquesne il aurait commencé comme « pirate cauchois » sous les ordres de son père, allant jusqu'à pirater des marins bretons avant de combattre comme corsaire du roi et être promu lieutenant des armées navales de Louis XIV. Pirate, corsaire, officier général : Duquesne, comme d'autres, l'ont été successivement sinon simultanément. Outre-Manche, les itinéraires de Francis Drake ou William Dampier montrent une semblable porosité. Il est donc parfois délicat de dissocier avant le XVIII^e siècle, un ancien pirate d'un vaillant corsaire, et un ancien corsaire d'un prestigieux officier des vaisseaux du roi.

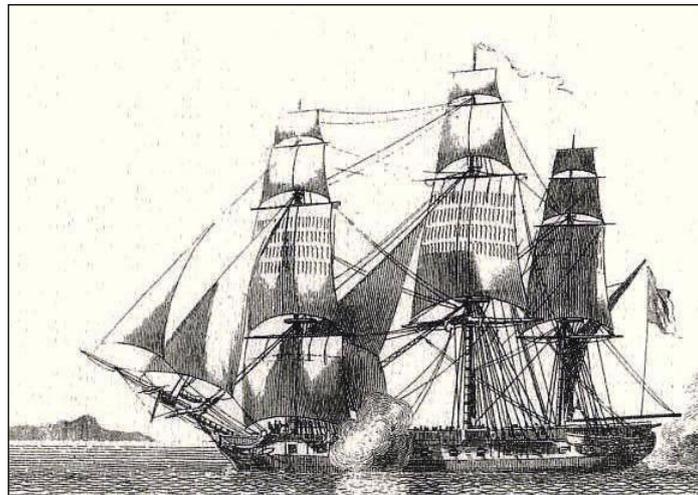
Illustration 3. Entre course et piraterie : combat livré à la côte Malabar au vaisseau de la compagnie des Indes par la flotte des Marattes, 16 février 1770



Il est tout aussi difficile de cantonner les corsaires au combat en ligne qui se fixe dans les années 1660, et de réserver aux pirates les attaques à l'abordage. Comme ceux-ci, les corsaires, brandissant sabre et hache, se lancent à l'assaut du navire ennemi tenu par de solides grappins. Par ailleurs, des corsaires « oublient » quelquefois de partager la totalité de leur butin avec le

roi, comme ces Malouins qui font escale au Cap-Fréhel pour mettre à l'abri une partie de la cargaison avant de faire leur entrée à Saint-Malo. Certaines pratiques étaient également à mi-chemin de la course et de la piraterie à l'instar de cette habitude qui autorisait les membres d'équipage à s'emparer des effets personnels des marins adverses de même grade capturés sur les navires avant de toucher quai. Conscient qu'il y a souvent un pirate qui sommeille dans tout corsaire, le roi de France a toléré mais limité ce pillage légal dit « petite piraterie », « petit butin » ou *pluntrage* en Manche et mer du Nord.

Illustration 4. Frégate française à la voile saluant. Bâtiment à trois mâts, rapide, muni de plusieurs bouches à feu.



Piraterie et course à l'assaut de la mémoire collective

Alors que s'effectue, au XVIII^e siècle, une certaine clarification entre ces pratiques, s'ouvre dans les sociétés occidentales une période d'engouement pour les aventures maritimes, européennes ou non, car l'océan Indien comme la mer de Chine, n'ignorent pas ces phénomènes ainsi que le rappellent les faits et gestes du fameux Koxinga et de la redoutable Ching Shih.

Qualifiés « d'histoires extraordinaires » voire « véridiques », romans et mémoires se retrouvent sur les rayonnages des bibliothèques, dans les cabinets d'érudits et à bord des navires. Daniel Defoe, auteur d'une *Histoire générale des plus fameux pirates*, et Robert Louis Stevenson, père de *L'île au trésor*, participent à ces mythiques constructions.

À la suite de la littérature, d'autres supports font entrer les corsaires et plus encore les pirates dans l'imaginaire collectif. Le cinéma s'est emparé de ces personnages dès le début du XX^e siècle. Les premiers courts métrages *Pirate's Treasure* (1907) ou *The Pirate's Gold* (1908, D. W. Griffith) – mettent l'accent sur le mythe du trésor caché et empruntent les codes vestimentaires pointés par la littérature : habillement composite, foulard noué sur la tête, tricorne, chaussures à large boucle, anneau à l'oreille, jambe de bois, bandeau sur l'œil ou crochet, perroquet sur l'épaule, pelle et pic destinés à enfouir ou à rechercher un trésor sous le soleil des Caraïbes ou de la mer du Sud... Absentes chez les illustrateurs du XIX^e siècle, des

femmes pirates ou princesses capturées apparaissent sur les écrans (*La Fille du pirate*, 1922) et affirment leur présence au lendemain de la Seconde Guerre mondiale, en occupant parfois le rôle-titre de productions comme *La Flibustière des Antilles* (1951) ou la série des *Angélique, Marquise des Anges* (1964). Le contexte international rend compte de l'intérêt ou non du public pour ces sujets : au relatif échec du *Pirates*, de Polanski (1986) répond le succès de la saga du *Pirate des Caraïbes* (2003 à 2011) en un temps où la piraterie enregistre un renouveau dans le monde. Mais les affrontements gagnent aussi l'espace : le navire est remplacé par le vaisseau spatial, l'île par la planète et les pirates des *Star Wars*, qui ont troqué le pilon de bois pour une jambe bionique, se lancent dans de fantastiques abordages que n'ignorent pas *Albator*, héros de dessin animé inspiré d'un manga japonais de Matsumoto (1978).

La bande dessinée n'a pas délaissé ces figures. La lutte entre le chevalier de Haddock et Rackham le Rouge (1944) illustre l'opposition des deux conditions avec un trésor à la clé. La liste des publications est impressionnante - près de 280 titres pour les BD françaises depuis 1945 - et d'une grande variété de représentations pour un public invité à accompagner *Les passagers du vent* (F. Bourgeon, 1979-2010) ou le *Vieux Nick et Barbe-Noire* (M. Remacle, M. Denis, 1958-1990).

Les jeux vidéo se sont naturellement saisis de ces histoires avec près de 250 référencés depuis 1985, mêlant stratégies et aventures (*Assassin's Creed IV Black Flag*), tandis que de manière plus traditionnelle, les échoppes de « cités corsaires », comme Saint-Malo, proposent des bibelots (figurines, tee-shirt, *magnet*, *mug*...) et cartes postales où se côtoient indifféremment corsaires et pirates.

L'aventure est-elle derrière nous ?

La conférence de Paris (1856) a mis fin à la guerre de course, mais des pratiques s'y apparentent lors de la guerre de Sécession (1861-1865) et pendant la Première Guerre mondiale. En revanche, la piraterie n'a pas disparu et a connu une recrudescence à la fin du XX^e siècle en relation notamment avec la mondialisation des échanges maritimes et la circulation des proies qu'elle suscite, hier au large des côtes somaliennes aujourd'hui dans le golfe de Guinée. Elle se propage également sur une autre toile que celle des voiles sous les actions anonymes de redoutables *hackers*, dont les compétences font frémir nombre d'institutions et d'États. Tout au moins ceux qui ne les contrôlent pas...

« Aucune époque n'a été à l'abri de ces pratiques et elles ne cesseront jamais tant que la nature humaine restera la même » (Dion Cassius, III^e siècle de notre ère)

Gilbert BUTI
Professeur émérite d'histoire
Aix-Marseille Université
MMSH-TELEMME