

Gérard Piouffre

**CORSAIRES, FLIBUSTIERS
ET AUTRES FORBANS**

 ditions **OUEST-FRANCE**



Les pirates « vikings »

Les Vikings

La brume qui enveloppait le drakkar se déchira soudainement, laissant apparaître le sable blanc de la plage. Olaf, le chef des pirates vikings, porta aussitôt à ses lèvres la petite corne qu'il portait en sautoir. Le son aigrelet qui s'en échappa n'était guère harmonieux mais il était audible même par grand vent. Ce n'était pas le cas aujourd'hui ; la mer était d'huile et Olaf utilisait sa corne uniquement pour marquer la cadence. Les

hommes s'arc-boutèrent sur leurs lourds avirons et le drakkar parut s'envoler. Quelques instants plus tard, il plantait sa quille sur le rivage.

Quatre autres bateaux vikings l'avaient imité. Vivement, les hommes disposèrent des rondins de bois sous les navires pour les tirer au sec. Ils se saisirent alors de leurs armes, haches, épées et boucliers, puis ils se formèrent en colonnes pour marcher vers l'intérieur de l'île.

Page de gauche
La tête de dragon
de ce navire viking
est tournée vers
l'intérieur, ce qui
montre que son
équipage s'apprête
à débarquer dans
un pays ami.
Illustration du
XX^e siècle. © Look and
Learn. Bridgeman Images.



Des pirates vikings retournent à leurs bateaux avec leurs prisonniers et leur butin. *Le Reliquaire* par Henri-Georges Charrier, 1910. © Musée de Normandie, Caen.



Pièces de monnaie à l'effigie de navires vikings. Ces pièces, probablement frappées à Hedeby, au Danemark, aux alentours du IX^e siècle, ont été découvertes sur l'ancien marché de Birka. Bridgeman Images.

Le débarquement n'était pas passé inaperçu. Un jeune moine avait observé l'arrivée des cinq drakkars et à sa grande stupéfaction, il avait vu que chacun vomissait plus de cent géants hirsutes. Aussitôt, il s'était précipité pour donner l'alerte. Sans illusion, car le monastère vers lequel convergeaient les guerriers scandinaves n'était pas défendu.

En ce mois de juin 793, personne dans le monde chrétien n'aurait imaginé que Lindisfarne, l'île sainte, puisse un jour être attaquée. Son monastère était universellement connu. Il abritait d'incroyables richesses, calices et crucifix en or ou argent, reliquaires d'ivoire, tapisseries de soie, manuscrits de parchemin aux reliures incrustées de pierres précieuses... Mais surtout, Lindisfarne était un haut lieu du savoir. Les moines passaient leurs journées à prier, à chanter des cantiques. Ils calligraphiaient également des manuscrits et correspondaient avec d'autres monastères. La réputation de la communauté de Lindisfarne était si grande

que l'on sollicitait régulièrement ses avis. Sa puissance immense était uniquement spirituelle, les moines n'ayant jamais cherché à établir leur domination sur d'autres territoires. Dans l'île, chacun vaquait en paix. Les armes y étaient bannies et personne n'avait jugé utile de bâtir une muraille autour du monastère.

Marchant au-devant des envahisseurs, le père supérieur tenait un grand crucifix en or. Il se lança dans un discours qu'Olaf arrêta d'un signe de la main. Un homme se détacha de la colonne assaillante. Il se nommait Erick et il connaissait quelques rudiments de la langue que parlait le religieux.

La conversation s'engagea. Olaf n'y comprenait rien, mais il observait les gestes de dénégation du père supérieur. Soudain, celui-ci brandit sa croix en direction d'Erick. Se croyant menacé, le guerrier viking abattit sa hache puis, saisissant le crucifix, il s'élança à l'assaut du monastère.

Même s'il l'avait voulu, Olaf n'aurait pu retenir ses hommes. Quatre des cinq moines



Rencontre entre le chef viking Rollon et le père supérieur de Rouen. Rollon et l'Évêque de Rouen, carte postale de 1911. © Bibliothèque municipale de Rouen.

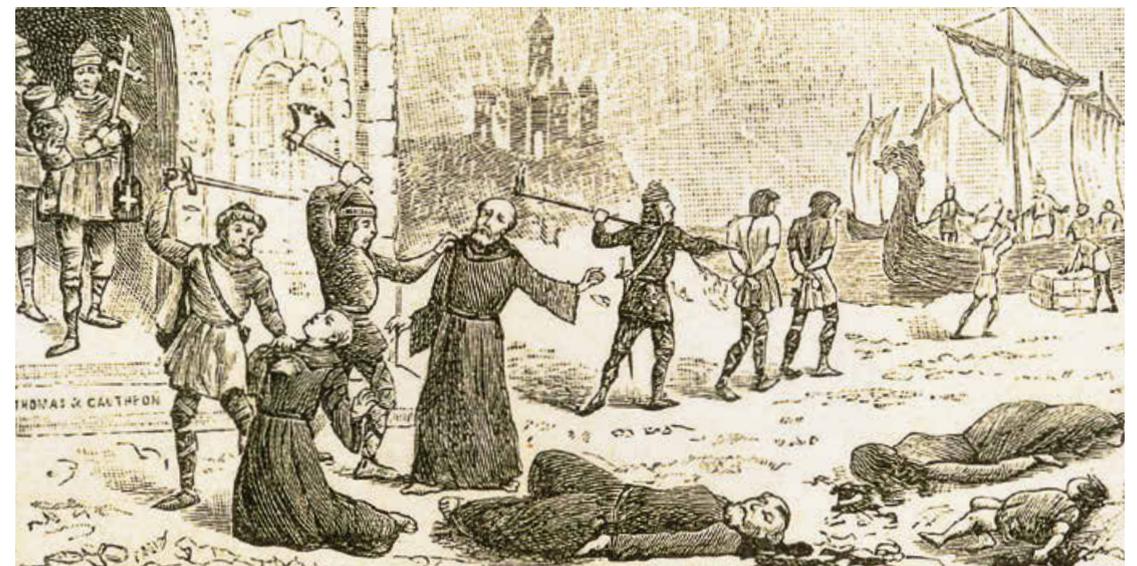
qui avaient accompagné leur supérieur furent aussitôt passés au fil de l'épée. Le cinquième fut jeté au sol et pendant que deux guerriers le maintenaient, un troisième lui ouvrait la poitrine avec son poignard. Un hurlement horrible retentit quand il lui arracha le cœur.

Poursuivis par les Vikings, les religieux s'enfuyaient du monastère. Mais l'île n'offrait aucun refuge et ils étaient rapidement rattrapés. Quelques-uns furent tués

sur place, les autres rassemblés dans la cour du monastère. Impuissants, ils assistaient à la mise à sac des chapelles.

Transporté à dos d'hommes, le butin avait été chargé sur les cinq drakkars. Tout n'ayant pu tenir, Olaf avait dû se contenter du plus précieux. Par l'intermédiaire d'Erick, il avait dit aux moines que ses guerriers et lui allaient revenir pour prendre le reste. Terrorisés, les religieux n'avaient pas osé répondre.

Des pirates vikings mettent un monastère à sac. Les Normands, gravure de Thomas de Gonthron, extraite de *Histoire de France des écoles primaires*, 1895. © Musée national de l'éducation, Rouen.





Les guerres des particuliers

Le corsaire de Dunkerque

L'un de nos plus fameux corsaires voit le jour à Dunkerque, le 21 octobre 1650. Il se nomme Jean Bart et son nom, fort commun dans les Flandres, est un raccourci de Barthélemy ou Bartholomé. Dans sa famille, on est corsaire de père en fils et la carrière de Jean Bart était dès lors toute tracée !

À 12 ans, il est mousse sur un brigantin garde-côte et pendant quatre ans, il apprend le métier de marin. À 16 ans, il n'ignore plus rien des côtes de Hollande, d'Écosse, d'Irlande, d'Angleterre et de France. Il quitte alors son brigantin et s'engage chez les Hollandais.

En cette année 1666, c'est l'amiral Michel de Ruyter qui commande l'escadre des Provinces-Unies. Le matelot Bart est fort impressionné par les vaisseaux de ligne, mais le futur corsaire leur préférera toujours les frégates légères et rapides. Corsaire, il va le devenir dès 1672, en s'engageant sur un navire français armé en course. L'année suivante, Bart est promu lieutenant puis, à la fin de la campagne, il devient capitaine du *Roi David*, lourde péniche de 35 tonneaux à fond plat armée de deux canons, avec 34 hommes d'équipage.



Portrait de Jean Bart par Mathieu Élias.
Huile sur toile, XVIII^e siècle.

Peinture à l'huile, Musée national de la marine.

Page de gauche

Légende

Texte légende

Crédit



Le port et la ville de Dunkerque pendant l'occupation espagnole.
Gravure par Joan Blaeu, Amsterdam, 1649, collection privée. The Stapleton Collection. Bridgeman Images.

Malgré les piètres qualités nautiques de son bâtiment, Jean Bart fait plusieurs prises qu'il envoie à Dunkerque. Pour sa campagne suivante, il obtient le commandement de la frégate la *Royale* de 8 canons et 80 hommes d'équipage.

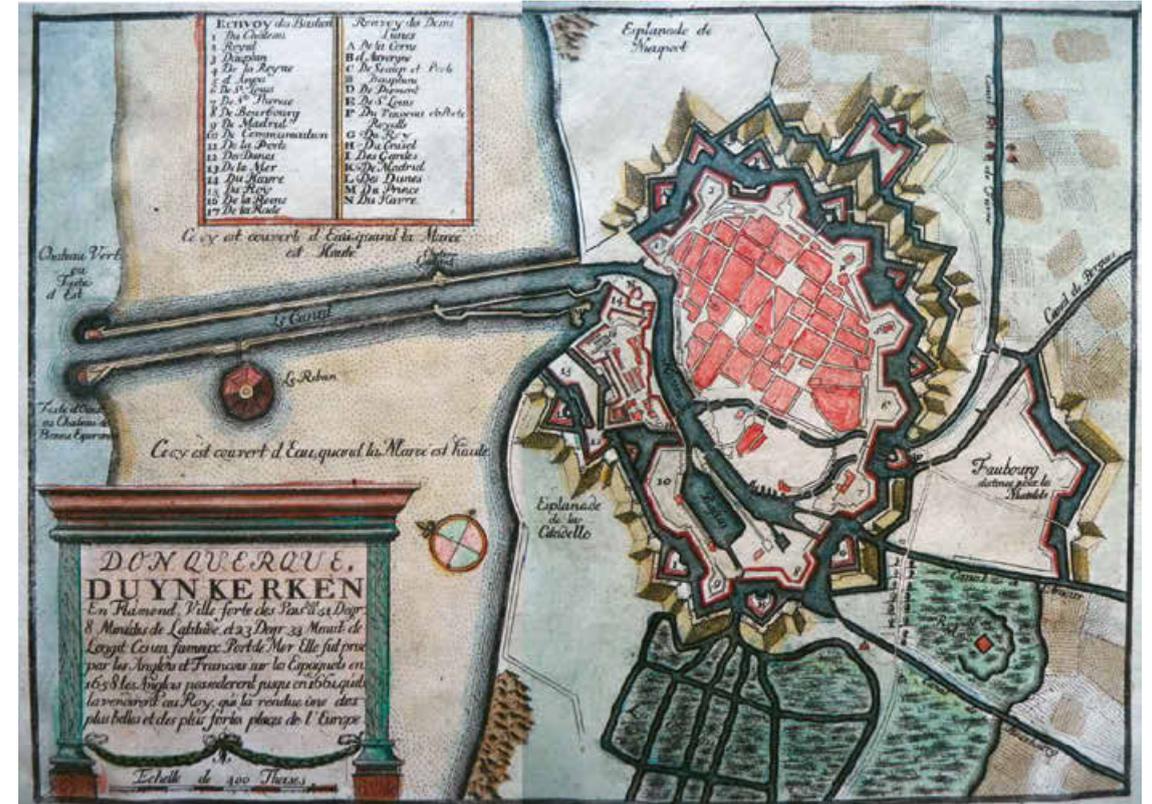
Fidèle à la tradition dunkerquoise, Jean Bart rassemble d'autres bâtiments corsaires avec lesquels il attaque en meute. La tactique est excellente et les prises se succèdent avec des cargaisons variées. Dans les entrepôts de Dunkerque s'entassent des ballots de chanvre et de soie, des barriques d'huile de baleine, de blé, de cacao, de viande fumée, de vins et eaux-de-vie...

La paix de Nimègue surprend Jean Bart au moment où il préparait une nouvelle

campagne de course. Le roi ne l'a toutefois pas oublié et le 5 janvier 1679, il lui accorde un brevet de lieutenant de vaisseau.

Au cours des années qui suivent, Vauban vient à Dunkerque pour fortifier la place et aménager le port. Régulièrement, il recueille les avis de Jean Bart, l'homme qui connaît le mieux les courants et les mouvements des bancs de sable. Une solide amitié se noue entre les deux hommes. Désormais, Jean Bart aura à Versailles un protecteur efficace.

Le 26 novembre 1688, la France déclare la guerre aux Provinces-Unies et le 17 mai 1689, l'Angleterre lui déclare la guerre à son tour. Le corsaire Bart reprend du service. Avec son ami Claude Forbin, ils escortent un convoi marchand lorsqu'ils sont interceptés



Les fortifications de Dunkerque imaginées par Vauban sur les conseils de Jean Bart.
Carte de Nicolas de Fer, 1696.

par une escadre anglaise beaucoup plus forte. Après un combat inégal, les deux corsaires doivent se rendre, mais le convoi qu'ils escortaient a pu prendre le large.

Grièvement blessés, les deux amis sont conduits à Plymouth pendant qu'en France, le ministre Seignelay travaille à leur échange. Il n'aura pas le temps de mener les pourparlers à leur terme : Bart et Forbin sont parvenus à s'évader ! Grâce aux complices que Forbin a trouvés dans la place, ils ont pris place dans un canot à rames avec lequel ils traversent la Manche en deux jours et une nuit.

Les deux hommes sont nommés capitaines de vaisseau par le roi. Jean Bart reprend la mer et prend part à la victoire de Béziers. Puis il reprend ses anciens plans sur la guerre au commerce et le nouveau

ministre, Pontchartrain, accepte enfin la création, qu'il demande depuis longtemps, d'une escadre du Nord.

La voici, cette escadre, mouillée entre les jetées de Dunkerque. *L'Alcyon*, qu'il commandera, les *Jeux*, la *Railleuse*, le *Tigre*, l'*Aurore*, le *Comte*, qui sera confié à Forbin. Mais 37 vaisseaux de l'escadre anglaise bloquent la rade. Ils croisent devant Dunkerque depuis des mois. Pontchartrain s'impatiente ; ordres et contre-ordres affluent, mais Jean Bart attend son heure : celle où la marée, la nuit, le vent permettront à coup sûr la sortie de toutes ses frégates.

Le 25 juillet 1691 enfin, les éléments lui sont favorables. En pleine nuit, il déploie ses voiles, poste ses canonniers derrière leurs pièces prêtes à faire feu. Les Anglais l'attendent dans les passes, il gouverne droit

En 1693, Jean Bart est fait chevalier de l'Ordre royal et militaire de Saint-Louis. Huile sur toile par François Marot (1666-1719). Château de Versailles. Bridgeman Images.

sur les bancs de sable qui ferment la rade. Il a calculé juste : ses frégates ont juste ce qu'il faut d'eau sous la quille. Il est passé ! Quand les Anglais se décident à le poursuivre, il a déjà neuf heures d'avance.

En mer du Nord, l'escadre légère de Jean Bart multiplie les prises. Le retour est toutefois difficile, les vivres manquent, le vent souffle en tempête, les équipages sont épuisés. Pontchartrain s'inquiète : 20 vaisseaux de guerre anglais et hollandais guettent le retour de l'escadre du Nord. Il ne se tranquillise que le 2 décembre quand il apprend que toute la flotte est rentrée à Dunkerque.

Louis XIV appelle Jean Bart et Forbin à la cour.

Forbin reçoit 1 000 écus, Jean Bart est fait chef d'escadre. Le roi lui demande :

– Comment avez-vous fait pour sortir de Dunkerque malgré la flotte anglaise ?

– Comme cela, Sire, répond-il en écartant le cercle des courtisans à grands coups de coude !

Après le désastre de La Hougue (29 mai 1692), les arsenaux de la marine manquent de bois pour reconstruire la marine du roi. Jean Bart quitte alors Dunkerque pour intercepter la flotte marchande hollandaise de la Baltique. Le 15 novembre 1692, il fonde sur elle et après un bref combat, il s'empare de 22 navires marchands chargés de brai, de goudron, de bois et de chanvre.

Mais la France meurt de faim, la misère gagne. Il faut à tout prix que les blés de Russie et de Pologne puissent arriver dans nos ports. Jean Bart les escortera.

On charge le blé pour la France à Vleker, au sud de la Norvège, ainsi qu'à Tønning, au sud du Jutland. Jean Bart reçoit l'ordre de se rendre à Vleker, avec quatre frégates pour balayer la route. Le chevalier Saint-Clair l'y rejoint avec le reste de l'escadre et trois prises anglaises. À Vleker, on achève de charger les transports.



Double-page suivante
La bataille du Texel (29 juin 1694). Jean Bart remporte une victoire décisive sur la flotte hollandaise et il sauve un convoi de blé destiné à la France. Jean Bart vient d'arracher le royaume à la famine. Huile sur panneau de bois par Louis Eugène Gabriel Isabey (1803-1886). Musée de la marine, Paris. Bridgeman Images.

Jean Bart appareille, passe à travers les vaisseaux ennemis qui l'attendent et ramène à Dunkerque l'escadre du Nord avec trente navires de blé. L'exploit lui vaut la croix de chevalier de Saint-Louis.

Mais ce convoi ne saurait sauver le pays de la famine. Aussi Pontchartrain lui donne-t-il l'ordre de retourner à Vleker pour ramener une autre flotte de blé. Il y a 120 navires marchands qui attendent d'être escortés jusqu'au Havre.

La bataille du Texel

Jean Bart appareille le 26 juin 1694. Il commande le *Maure*. La *Fortune*, le *Jersey*, le *Comte*, le *Mignon*, l'*Adroit*, qui faisaient partie du premier voyage à Vleker, vont y retourner avec lui. Une corvette de six canons, la *Biche*, complète l'escadre.

Le 29 à l'aube, on aperçoit dans l'Ouest, à une douzaine de lieues, une centaine de voiles. La *Biche*, envoyée en reconnaissance, rapporte que huit vaisseaux hollandais

dirigent vers le Texel la flotte de blé destinée à la France, celle-là même que Jean Bart monte chercher à Vleker. Cette flotte marchande était partie sous l'escorte de trois frégates danoises et suédoises, mais elle a été capturée la veille par le contre-amiral Hiddes de Vries.

Les forces sont très inégales, mais Jean Bart, qui a convoqué le conseil à bord du *Maure*, n'hésite pas une seconde : « C'est le pain de toute la France qu'on vient de voler.



Les guerres entre la France et l'Angleterre

Les bricks français *Palinure* et *Pilade* et la frégate anglaise *HMS Gore* en 1808. Ces navires de la marine impériale pratiquaient la guerre de course de la même manière que les corsaires armés par des particuliers. Huile sur toile de Thomas Luny (1759-1837). Collection particulière.

© Royal Exchange Art Gallery at Cork Street, Londres. Bridgeman Images.

Guerres	Années/mois
1110 à 1112	2
1141	1
1161 à 1186	25
1211 à 1226	15
1227 à 1259	19
1296 à 1307	5
1332 à 1353	21
1368 à 1420	52

Guerres	Années/mois
1422 à 1471	49
1492	0/1
1512 à 1514	2
1521 à 1527	6
1549 à 1550	1
1557 à 1559	2
1562 à 1564	2
1627 à 1629	2

Guerres	Années/mois
1666 à 1667	1
1689 à 1699	10
1702 à 1713	11
1744 à 1748	4
1755 à 1763	8
1778 à 1783	5
1793 à 1802	9
1803 à 1815	12
TOTAL	264/1

À droite
Portrait de Robert Surcouf à l'âge de 23 ans. C'est déjà un colosse qui étonnera ses contemporains par sa vigueur.
 Huile sur toile, XVIII^e siècle. Musée de Saint-Malo.

chargée de 6 000 balles de riz, au moment où elle sortait de Calcutta. En hissant le signal des pilotes du Gange, Surcouf parvient à aborder le *Triton*, vaisseau de la Compagnie des Indes, de 26 pièces de 12 livres et de 150 hommes d'équipage. Il s'en rend maître en l'enlevant à l'abordage et en tuant de sa main le capitaine d'un coup de pistolet.

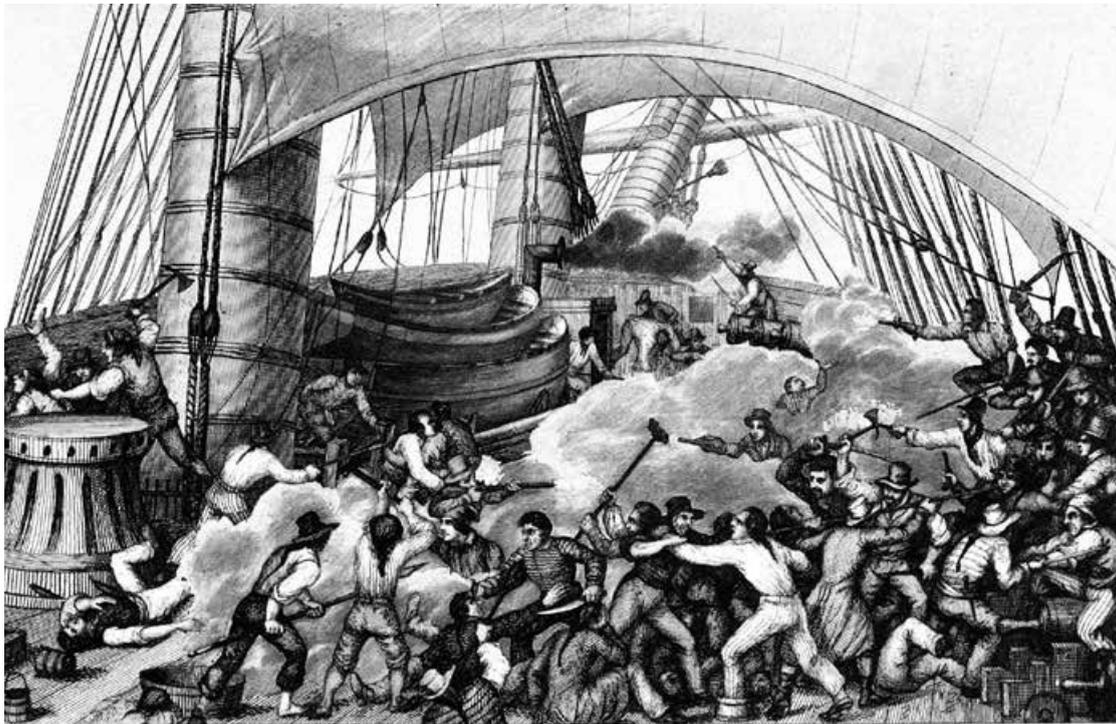
En rentrant à l'île de France le 10 mars 1796, Robert Surcouf est accueilli en héros, mais le gouvernement colonial lui confisque toutes ses prises au motif que l'*Émilie* n'était pourvue que d'un congé de navigation.

Surcouf se décide alors à venir en métropole pour faire valoir ses droits. Il obtient satisfaction devant le conseil des Cinq-Cents qui, sur la demande expresse du Directoire, proclame que « les prises faites dans les mers de l'Inde par le navire l'*Émilie* appartiendraient aux armateurs et équipages de ce navire et leur seraient restituées en nature, si elles existaient encore, ou que le prix leur



en serait remis ». La somme qui lui est due est de 1 700 000 livres, mais le Directoire étant en faillite, Surcouf prend l'initiative de la réduire à 600 000 livres qu'il partagera avec ses hommes.

Prise du navire anglais le Triton par le Cartier, ex-brick pilote du Gange capturé par Robert Surcouf (28 janvier 1796).
 Gravure de Louis Ambroise Garneray. Musée national de la marine.



La corvette la *Clarisse*

Après un long séjour à Paris, Robert regagne Saint-Malo où un armateur lui confie le commandement de la *Clarisse*, corvette corsaire de 14 canons et de 140 hommes d'équipage, en radoub à Nantes. Il appareille pour l'île de France en août 1798. À hauteur de l'équateur, il rencontre un bâtiment anglais qui, à l'issue d'un combat acharné, parvient à prendre la fuite. Dans les jours qui suivent, Surcouf s'empare d'un navire marchand anglais dont la riche cargaison produira 400 000 francs.

Après s'être emparée d'un navire danois portant une cargaison anglaise puis d'un bâtiment portugais chargé d'argent pour une somme de 116 000 piastres, la *Clarisse* fait route pour le golfe du Bengale et capture un navire de 20 canons qui se rendait à Bombay. Quelques jours plus tard, la corvette française est prise en chasse par une

frégate anglaise, qui l'oblige à jeter à la mer quelques canons et une partie de son lest pour s'alléger.

Le 1^{er} janvier 1800, Surcouf s'empare d'un bâtiment chargé de riz, puis il combat deux navires américains, la *Louisia* et le *Mercury*. Le premier est pris à l'abordage après un terrible combat. L'autre parvient à s'échapper.

De retour à l'île de France, le corsaire revend ses prises. Le cas de la *Louisia* est soigneusement examiné avant que ce navire ne soit déclaré « de bonne prise », les États-Unis étant en quasi-guerre contre la France.

La *Clarisse*, ayant beaucoup souffert au cours de sa croisière, doit être entièrement radoubée, ce qui prendra plusieurs mois. Brûlant de repartir chasser l'Anglais, Surcouf accepte le commandement de la corvette la *Confiance*, construite à Bordeaux.

Surcouf privilégiait la vitesse et l'agilité.
 Sa corvette la *Clarisse* réunissait toutes ces qualités, ce qui lui a permis d'effectuer avec elle une croisière fructueuse. Gravure couleur du XIX^e siècle. De Agostini Picture Library/A. Dagli Orti. Bridgeman Images.

La corvette la *Confiance*

Vers le milieu du mois d'avril 1800, la *Confiance* appareille pour une fructueuse campagne de course qui débute avec la capture d'un navire marchand américain qui est envoyé à l'île de France avec un équipage de prise. Un mois plus tard, la corvette s'empare de six bâtiments ennemis. Plusieurs frégates anglaises la prennent en chasse, mais

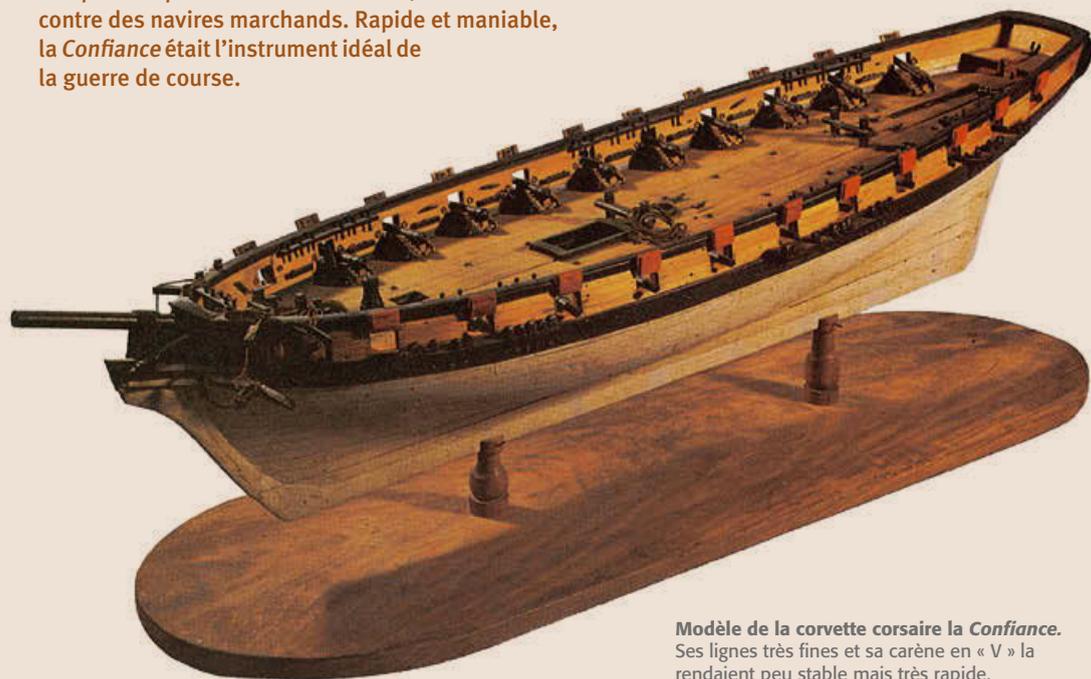
sa supériorité de marche est telle qu'elle parvient à les distancer facilement.

En juillet, deux vaisseaux anglais de la Compagnie des Indes, le *Kent* et la *Queen*, relâchent à San Salvador sur la côte du Brésil. Dans la nuit du 9, un incendie se déclare à bord de la *Queen*. Le vaisseau est entièrement détruit et 80 personnes périssent dans les flammes. Les survivants, marins, soldats et

La *Confiance*, merveille de l'océan

L'histoire de la corvette ne s'arrête pas aux exploits de Robert Surcouf. En 1805, elle est capturée au large de Moudros par une ancienne frégate française devenue la *HMS Loire* après son incorporation dans la Royal Navy.

Devenue « le » *Confiance*, la corvette corsaire passe en cale sèche où ses plans sont relevés. Parvenus jusqu'à nous, ils montrent des lignes fines et une carène en « V » qui devait la rendre extrêmement rapide. Elle devait certes être assez difficile à manœuvrer, mais entre les mains d'un équipage expérimenté, elle laissait sur place tout ce que l'ennemi pouvait lui opposer. Son artillerie ne comprenait que 22 canons de 6 livres, mais elle était suffisante contre des navires marchands. Rapide et maniable, la *Confiance* était l'instrument idéal de la guerre de course.



Modèle de la corvette corsaire la *Confiance*. Ses lignes très fines et sa carène en « V » la rendaient peu stable mais très rapide.

Musée de Saint-Malo.

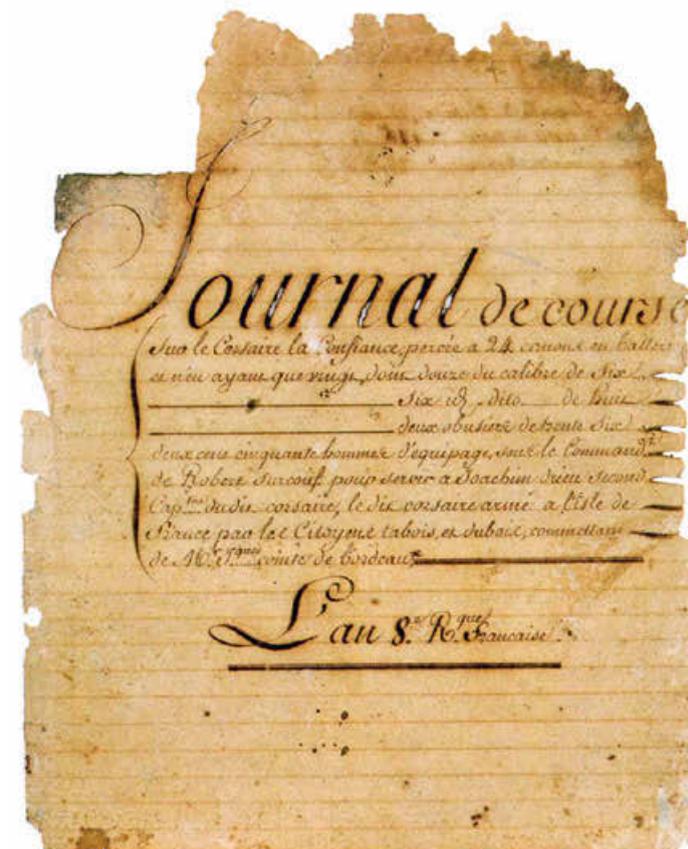
passagers, au nombre de 250 sont recueillis par le *Kent*, ce qui porte le nombre de ses défenseurs à 457. Le capitaine Rivington qui commande ce vaisseau est confiant : il n'existe dans l'océan Indien aucun bâtiment français de taille à lui tenir tête.

Pendant ce temps, Surcouf a capturé deux navires qu'il envoie à l'île de France avec un équipage de prise. La *Confiance* n'a plus que 130 hommes lorsque le 7 octobre, elle rencontre le *Kent*. Malgré leur infériorité numérique, les Français montent à l'abordage et se rendent maîtres du vaisseau ennemi. Le bilan s'élève à 16 blessés et 3 tués chez les corsaires contre 70 tués et blessés chez les Anglais.

Le 29 janvier 1801, la *Confiance* fait voile pour la métropole. La traversée est difficile et dangereuse en raison des escadres anglaises de blocus, mais Surcouf parvient à leur échapper grâce aux qualités nautiques de sa corvette. Non sans mal, il parvient à rejoindre La Rochelle, où il mouille le 13 avril. En 1807, il reçoit le commandement du *Revenant* de 18 canons et 200 hommes d'équipage. Cette campagne de course, qui sera sa dernière, coûtera aux Anglais 16 de leurs navires de commerce.

Non content d'avoir largement payé de sa personne, Surcouf arme également en course plusieurs navires qui vont dévaster le commerce anglais. Ils se nomment *l'Auguste*, la *Dorade*, la *Biscayenne*, *l'Édouard*, *l'Espadon*, la *Ville de Caen*, *l'Adolphe* et le *Renard* et ils vont rapporter beaucoup d'argent à leur commanditaire.

Colonel de la Garde nationale de Saint-Malo, chef de légion pendant les Cent-Jours, Surcouf est saisi en 1821 d'une indisposition subite. Il meurt le 8 juillet dans son château de Riancourt en Saint-Servan. Il est emmené dans sa dernière demeure, dans la cité de Saint-Malo, à bord d'une embarcation tendue de noir avec un cortège d'une cinquantaine de canots.



Le journal de course de la frégate corsaire la *Confiance*, commandée par Robert Surcouf. Journal tenu par l'officier en second Joachim Drieu, 1800. Musée de Saint-Malo.

L'esprit de répartie

Pendant la paix d'Amiens (mars 1802 - mai 1803), Surcouf est l'invité de l'ambassadeur de Grande-Bretagne. Au cours du repas, un officier anglais lui dit :

– N'est-il pas vrai que les Français se battent toujours pour l'argent ? Nous au moins, nous nous battons pour l'honneur !

La réponse de Surcouf ne se fait pas attendre :

– Certes, Monsieur, vous avez raison, mais chacun se bat pour acquérir ce qui lui manque ! N'est-ce pas normal ?

Table des matières

5	Les pirates « vikings »
5	Les Vikings
11	Les pirates de la Méditerranée
17	Aroudj Barberousse
23	Kheir-ed-Din Barberousse
26	Dragut
30	Expéditions punitives
35	Pirates barbaresques contre US Navy
41	Les pirates du Nouveau Monde
41	La route des Indes
48	Le trésor de Cortés
51	La guerre personnelle de Jean Ango
54	La « Casa de Contratación »
56	Piraterie et guerres de Religion
61	Les flibustiers de la Tortue
67	L'âge d'or de la piraterie aux Caraïbes
74	Le crépuscule de la piraterie
77	Les pirates du Mississippi
81	Les guerres des particuliers
81	Le corsaire de Dunkerque
85	La bataille du Texel
91	La désastreuse expédition de Jean-François Duclerc
92	René Duguay-Trouin s'empare de Rio de Janeiro
94	Surcouf et la guerre de course dans l'océan Indien
95	Premier commandement
99	La corvette la <i>Clarisse</i>
100	La corvette la <i>Confiance</i>
105	Les corsaires des temps modernes
105	Les corsaires de la guerre de Sécession
106	La construction des raiders sudistes en Grande-Bretagne
108	Les campagnes du <i>CSS Florida</i>
110	La guerre de course du <i>CSS Alabama</i>
114	La croisière de l' <i>Emden</i>
117	Les corsaires sous-marins de la Première Guerre mondiale
120	Les corsaires allemands de la Seconde Guerre mondiale
123	Le grand retour des pirates
124	Bibliographie

