

CORSAIRES ET PIRATES

LES CORSAIRES

Les corsaires n'étaient pas des militaires mais des civils naviguant sur un navire armé appartenant à un armateur privé. Souvent le capitaine en était l'armateur.

UN PEU D'HISTOIRE

En 1293, l'Aquitaine appartient à l'Angleterre. Les relations entre la France et l'Angleterre ne sont pas bonnes. Le port de Bayonne, dont l'accès est libre, est fréquenté par des navires de commerce de tous les pays.

C'est ainsi qu'un navire normand faisant escale dans ce port pour décharger sa cargaison se trouve pris dans un fait divers banal mais qui va être à l'origine de ce que l'on appellera plus tard la guerre de course. Une bagarre éclate entre normands et anglais, ceux-ci rossent les normands qui de retour au pays portent plainte auprès du roi Philippe Le Bel.

Suite à la décision du roi de les autoriser à se venger, les normands vont attaquer et piller les navires de commerce anglais qui à leur tour vont faire de même.

Cet état de chose va pointer la difficulté de faire une différence entre corsaires et pirates. En fait si l'on veut remettre les choses à leur place, la définition du corsaire est bien définie.

Le corsaire est en fait une entreprise maritime privée qui est autorisée par la gouvernance et en temps de guerre à attaquer tous les navires de commerce appartenant à la nation ennemie. Le pouvoir reçoit des droits sur chaque prise. Le but de ces attaques est d'affaiblir le pays ennemi en le privant de ravitaillement (à cette époque, le ravitaillement se fait principalement par la mer).

Cette pratique, appelée guerre de course, va perdurer pendant des siècles encadrée par le pouvoir en place. Pour leur éviter la pendaison en cas de capture, le capitaine du navire corsaire est titulaire d'une lettre de marque lui donnant lui et à son équipage le statut de prisonnier de guerre.

A la fin du 17^e siècle, les finances du pays sont au plus bas du fait des guerres à répétition. Louis XIV et Phélypeaux de Pontchartrain alors secrétaire d'état à la marine encourage la guerre de course rapportant des droits non négligeables pour les finances du pays.

Le traité de Paris du 16 avril 1856 met fin à la guerre de course qui est déclarée hors la loi.

1793 à 1814, les corsaires français ont capturé 10 871 navires anglais

Lors des deux dernières guerres mondiales, des navires pratiqueront la guerre de course. Des navires pris à l'ennemi ou réquisitionnés seront utilisés. Ces navires de commerce armés seront servis par des équipages militaires.

QUELQUES CAPITAINES CORSAIRES

Les capitaines corsaires étaient des marins expérimentés, ils avaient navigué comme premier lieutenant ou second au commerce. A partir de 1691, Ils devaient avoir au moins 5 ans de navigation et passer un examen public en présence d'officiers de l'Amirauté. Ils devaient être hardis et courageux mais aussi raisonné de façon à ne pas engager leur navire dans une cause hasardeuse qui aurait pu mettre en péril les intérêts de l'armateur.

Parmi les plus célèbres on peut citer

Robert SURCOUF (12/12/1773 – 08/07/1827) de Saint Malo

René DUGUAY-TROUIN (10/06/1673 – 27/09/1736) de Saint Malo

Jean BART (21/10/1650 – 27/04/1702° de Dunkerque

Jacques CASSARD (30/09/1679 – 21/01/1740) de Nantes

Francis DRAKE (1540 – 27/01/159) corsaire anglais

LES NAVIRES CORSAIRES

Hormis quelques frégates de 150 à 200 tonneaux, la plus grande partie des navires utilisés étaient de l'ordre de 40 à 50 tonneaux voir moins. Ces navires étaient fortement toilés pour effectuer des attaques et aussi des replis rapides. Pour les petites unités, la construction de la coque était à clins afin de favoriser la vitesse. En ce qui concerne l'armement, mis à part les frégates, les canons utilisés avaient un calibre de 6 livres, rarement plus. Les tirs de canons servaient de coup de semence pour obliger l'adversaire à stopper voir à le démâter, la prise devant être dans le meilleur état possible afin d'être rentable.

Parmi les plus célèbres, on peut citer

La CONFIANCE corvette de 450 tonnes de Robert Surcouf

Le RENARD cotre à hunier de 70 tonnes de Robert Surcouf

LA VIPERE frégate de 12 canons de Jean Bart

LA PALME frégate de 24 canons de Jean Bart

LE LAURIER 6 canons de Jacques Cassart

Le GOLDEN HIND frégate de 120 tonnes de Francis Drake

LES PIRATES

La piraterie est une activité très ancienne puisque on en trouve des traces dès l'antiquité.

Les pirates appelés aussi forbans étaient considérés comme des hors la loi. Ils ne disposaient pas de lettre de marque et lorsqu'ils étaient faits prisonniers, c'était la mort assurée par pendaison.

Ils pillaient les navires quelle que soit leur nationalité, les villes côtières et parfois effectuaient des incursions à l'intérieur des terres. Ils étaient connus pour leur bravoure et leur cruauté lors des combats. Après quelques coups de semence au canon pour faire stopper leurs proies, ils s'emparaient des navires par abordage en poussant des cris qui avec la vue de leur pavillon (Jolly Roger) effrayaient les équipages des navires attaqués. Beaucoup de capitaines avaient leur propre pavillon. Leur champ d'action n'avait pas de limite mais leur principale zone d'activité était les Antilles. L'île de la Tortue a été le repaire de la flibuste durant le XVII^e siècle. Ils s'étaient constitués en confrérie nommée Frères de la Côte.

UNE COMMUNAUTE BIEN ORGANISEE

Tout marin voulant rejoindre les pirates devait adhérer à une charte comprenant plusieurs articles. Pour cela, il devait jurer sur la bible ou sur une hache de les respecter à la lettre. Le non respect d'un ou plusieurs articles pouvait entrainer des sanctions pouvant aller jusqu'à la peine de mort.

Les deux hommes forts du navire étaient le capitaine et le quartier maitre. Tous deux étaient élus par la communauté. Le capitaine était choisi en fonction de son expérience, de son audace, son sens du combat. Il n'avait, outre une part en plus du butin, aucun pouvoir formel sauf au combat où il était le maitre absolu. Le quartier maitre était l'homme fort du bâtiment, une sorte de magistrat. Mises à part les fautes graves jugées par un tribunal, c'est lui qui punissait les marins ayant commis des délits mineurs. Le capitaine ne pouvait rien faire sans son approbation. Il représentait le navire et l'équipage. Il était le premier à monter à bord des navires attaqués et était responsable du choix et du partage des marchandises pillées.

Les autres cadres, parfois élus mais nommés en général par le capitaine étaient le lieutenant dont la seule fonction était de remplacer le capitaine si celui-ci était mis hors combat, le maitre voilier, le maitre d'équipage et le canonnier. Puis venaient en plus le médecin, le voilier et le charpentier quand cela était possible. Les musiciens étaient fortement appréciés par l'équipage, ils permettaient de distraire les hommes. C'était souvent des prisonniers.

En ce qui concernait les matelots fait prisonniers et engagés de force, le capitaine leur faisait signer un papier sur lequel était noté leur statut de prisonnier, cela, pour leur éviter la pendaison en cas de capture.

Le navire était le bien commun de l'équipage. Lors de la répartition du butin, le capitaine et le quartier maitre recevaient 2 parts, le maitre d'équipage et le canonnier 1 part et demie, les autres officiers 1 part et 1 quart, les matelots 1 part. Les blessés touchaient leur part du butin. Ils avaient droit à une indemnité.

Par exemple :

Perte d'un doigt ou d'un œil : 100 pièces d'or

Perte d'un bras ou d'une jambe : 500 pièces d'or

Pour les autres blessures, l'indemnité était fonction de la gravité de la blessure.

Même en cas d'incapacité permanente, le pirate touchait une part du butin.

QUÉLQUES CAPITAINES CÉLÈBRES

Edouard TEACH dit Barbe Noire (Blackbeard) anglais né en 1680 et mort en 1718. Tué par Robert MAYNARD officier britannique.

Roberts BARTHOLOMEW dit Black Bart né le 17 mai 1682 et mort le 12 février 1722 lors du combat de son navire le Royale Fortune avec le Swallow.

William KIDD né le 22 janvier 1645 et mort par pendaison le 23 mai 1701. Son corps est resté suspendu pendant 3 ans au dessus de la Tamise pour exemple.

Howell DAVIS né vers 1690 et mort le 19 juin 1719 tué dans une embuscade.

John RACKHAM dit RACKHAM LE ROUGE né le 26 décembre 1682 et mort le 18 novembre 1720 par pendaison.

Jean LAFITTE né le 25 septembre 1780 mort vers 1840. Français.

Emmanuel WYNNE 1650 - 1700. Français.

FEMMES PIRATES

Anne BONNY née le 8 mars 1697 ne donne plus signe de vie à partir de 1721.

Mary READ (1685 – 1721) décédée en prison.

NAVIRES PIRATES

Le brigantin était le navire préféré des pirates. Navire très manœuvrant et bon marcheur, navire à 2 mâts gréés avec voiles carrées et auriques.

La goélette, navire à 2 mats parfois plus gréé en voiles auriques et parfois possédant un far carré.

Le sloop, navire à un mat gréé en voiles auriques, un foc et un hunier ou une voile à corne. Navire très manœuvrant et rapide.

La chaloupe utilisée parfois pour les abordages.

Quelques bateaux de pirates

Le QUEEN ANNE'S REVENGE navire de Barbe Noire

L'ADVENTURE GALLEY navire de William Kidd

Le ROYAL FORTUNE navire de Roberts Bartholomew

CONCLUSION

Cet article n'est qu'un condensé car l'histoire des corsaires et des pirates s'étale sur des siècles. Il faudrait un livre complet pour faire le tour de la question.

De nos jours, la piraterie est encore pratiquée en certains endroits du monde, notamment au large des côtes de la Somalie.



Thierry KLEIN