



Corsaires en Aunis et Saintonge

Quand on évoque les corsaires, viennent en tête des images et des noms d'où émergent Surcouf et Saint-Malo, Jean Bart et Dunkerque mais pas les corsaires de La Tremblade ou de Mornac-sur-Seudre. Pourtant, ils furent nombreux à s'être engagés dans la guerre de course vers la Nouvelle-Angleterre ou la mer d'Irlande.

Récit avec l'historien Jacques Péret.

Par Anh-Gaëlle Truong Photo Sébastien Laval

Jacques Péret, professeur d'histoire moderne à l'Université de Poitiers et membre du laboratoire Gerhico-Cerhilim (EA 4270), n'avait pas de raisons particulières de s'intéresser à ces marins civils, intermittents de la guerre navale, cantonnés historiquement à Saint-Malo, Dunkerque ou Morlaix. Jusqu'au jour où, épluchant des documents des Archives nationales, il est tombé sur les traces des

méfais des corsaires entre l'estuaire de la Gironde et les Sables-d'Olonne, son secteur de prédilection. En deux ans, ses recherches dans la correspondance du ministère de la Marine ou de l'arsenal de Rochefort, dans les archives des amirautés de La Rochelle et Marennes ou aux Archives nationales lui ont permis d'esquisser une histoire croisée de la guerre de course dans le golfe de Gascogne de Louis XIV à Napoléon. Une publication ne devrait pas tarder.

Pendant cette période, les côtes des actuelles Charente-Maritime et Vendée furent le théâtre régulier de véritables petites guerres maritimes, arrière-cour des grands conflits tels que la Ligue d'Augsbourg à la fin du xvii^e siècle, la Guerre de Sept Ans en 1756 ou toutes les guerres d'Empire. La guerre de course sur nos côtes mettait en scène les corsaires français mais aussi anglais, espagnols et hollandais, ainsi que tous les usagers de la mer sortant des grands ports de Bordeaux ou de La Rochelle et des petits ports parsemant le littoral. Autres acteurs importants : les marines royales (française et anglaise) croisant aussi dans ce sillage



Système de défense de l'île d'Aix.

pour éventuellement chasser les corsaires ennemis, reprendre des bateaux de commerce capturés, voire aborder eux-mêmes des bateaux de commerce. *«C'est à ce type de contre-course, précise d'ailleurs Jacques Péret, qu'était employée la fameuse Hermione avant de partir pour l'Amérique.»*

Aussi, corsaires eux-mêmes ou victimes des corsaires, les habitants des côtes étaient tous concernés par la guerre de course.

LES CORSAIRES DE CHARENTE

Les corsaires d'Aunis, de Saintonge ou du Poitou n'ont pas la renommée de Surcouf ou Jean Bart, et pourtant les hommes de cette partie du littoral du golfe de Gascogne furent nombreux à embarquer pour de longues croisières prédatrices destinées à ramener des navires ennemis chargés de marchandises. *«En temps de guerre, les pêcheurs et les commerçants préféraient se reconvertir en corsaires plutôt qu'en être la cible.»*

Si La Rochelle au XVIII^e siècle avait plutôt choisi de jouer la carte du commerce colonial, la ville comptait quand même quelques armateurs corsaires recrutant d'ailleurs les plus gros équipages de la région, de 100 à 200 personnes, composés de marins du cru, de terriens et d'aventuriers de toute la France. À quelques encablures, dans l'estuaire de la Seudre et à Royan s'armaient de plus petits bateaux d'environ 40 personnes. Les moutiers de Mornac, de La Tremblade, de Chaillevette ou de Marennes abandonnaient la pêche pour la croisière composant des équipages très homogènes.

Les bateaux étaient surchargés d'armes, d'hommes et d'alcool. L'artillerie comptait de 6 à 30 canons complétés de pierriers. Chaque homme avait un sabre, un pistolet, un fusil et une hache d'abordage. *«Ce surarmement avait une destination plus dissuasive que véritablement offensive»,* précise Jacques Péret. Les cales regorgeaient de tonneaux de vin et d'eau-de-vie. De plus, il fallait embarquer plusieurs équipages, un pour manœuvrer le bateau corsaire et autant d'équipages complets pour ramener les prises. Destinations : les routes empruntées par les navires marchands anglais au large de l'Espagne ou de l'Irlande, à l'entrée de la Manche et aussi vers l'Amérique du Nord.

Pendant que ces Charentais partaient croiser au loin pour trois ou quatre mois, ceux qui restaient vivaient dans la crainte des corsaires étrangers omniprésents.

FAMILIERS ET CRAINTS

De la petite barque au gros navire de commerce, tous s'inquiétaient des corsaires qui jouaient à cache-cache dans les pertuis et les estuaires. Jacques Péret a retrouvé le journal d'un armateur des Sables-d'Olonne dénommé Collinet confiant qu'il voyait les bateaux corsaires croiser jusque devant sa fenêtre. L'historien a aussi retrouvé l'évocation d'autres corsaires osant s'avancer dans l'estuaire de la Gironde jusqu'à Blaye pour traquer les navires de commerce lourdement chargés venus de Bordeaux. Et, pour se ravitailler, ces marins qui avaient alourdi leurs cales d'alcool aux dépens des vivres pouvaient aussi s'en prendre aux petits bateaux de pêche. Cette omniprésence entretenait ainsi

un climat de peur que Jacques Péret qualifie même de psychose. Pourtant, les archives montrent que ce sentiment d'insécurité était peut-être exagéré. En effet, d'une part, ces corsaires n'étaient pas des inconnus, partageant en temps de paix avec les marins du cru les mêmes zones de navigation, d'autre part, l'ensemble des corsaires respectaient les règles du jeu de la course et les valeurs des gens de mer.

Les corsaires étrangers venaient la plupart du temps de ports spécialisés dans la guerre de course. «*À l'instar des Malouins, les pêcheurs de Saint-Sébastien dans le Pays basque, de Guernesey et Jersey en Angleterre ou de Flessingue aux Pays-Bas se reconvertissaient en temps de guerre en corsaires.*»



Jacques Péret

Commission accordée par l'Amiral de France au sieur Saboulin, capitaine du navire le *Détigny*, de Bayonne, l'autorisant à pratiquer la course ; 23 janvier 1758 ; document conservé aux Archives départementales de Charente-Maritime, série B, Amirauté de La Rochelle.

Les Grenesais, comme les appelaient les Charentais, étaient les plus nombreux et les mieux connus. «*En temps de paix, c'est sur nos côtes qu'ils avaient l'habitude de pêcher. Ils parlaient français, se faisaient connaître des autres pêcheurs et, devenus corsaires, se contentaient parfois de rançonner leurs victimes au lieu d'en faire des prisonniers de guerre. J'ai vu aussi des exemples où tout simplement les corsaires achetaient la pêche et des biscuits du bateau avant de le laisser repartir. Il n'y avait pas volonté à tout prix d'en découdre.*» Jacques Péret a même retrouvé des épisodes de collusion entre ces corsaires et les protestants royannais. «*En fait, ces Grenesais étaient à la fois craints et familiers.*»

LE FAIR PLAY DES CORSAIRES

Ajoutons que la guerre de course n'avait rien d'une boucherie sanglante, faite d'abordages le sabre entre les dents ou de bateaux percés de mille trous de boulets de canons. «*La guerre de course était extrêmement ritualisée et le respect du règlement prévalait.*» Rappelons que les corsaires ne sont pas des pirates. Munis d'une lettre de course émanant du roi, caduque

en temps de paix, les corsaires avaient pour mission d'affaiblir les ennemis de la couronne en s'attaquant à leur commerce maritime. «*J'ai remarqué de grandes ressemblances entre les usages des corsaires français, hollandais ou anglais. Dans cette sorte de culture corsaire internationale, les hommes sont ennemis mais respectent les règles du jeu.*»

Quand une proie potentielle était en vue, l'habitude était de hisser un faux pavillon pour pouvoir l'approcher mais à la dernière minute de hisser son propre pavillon pour satisfaire aux règles de la guerre de course. Des coups de semonce étaient tirés et les équipages se jaugeaient. «*Sur toute la période, je n'ai retrouvé la trace que d'une demi-douzaine d'abordages offensifs.*» La plupart du temps, les commerçants se laissaient prendre. Si le navire de commerce était armé, les capitaines comptaient les canons adverses et abandonnaient la partie en cas d'inégalité flagrante. «*Les affrontements n'ont eu lieu que dans les cas où les forces étaient à peu près équilibrées. Et dans ces cas-là, le combat à l'artillerie pouvait être dur.*»

Une fois l'équipage corsaire sur le bateau de commerce, les marins avaient le statut de prisonniers de guerre. «*Ils se faisaient peut-être dépouiller de leurs effets personnels mais n'étaient pas mal traités.*» Ils étaient ramenés au port avec les marchandises qui étaient alors évaluées. L'équipée faisait l'objet d'un rapport détaillé du capitaine, le respect des règles était contrôlé et la prise vendue aux enchères. Tous ces dossiers de "procédure de bonne prise" sont une mine d'or pour l'historien. Jacques Péret en a parcouru des centaines issues des archives des amirautés de La Rochelle et Marennes.

Aussi, en synthétisant tous ces récits de prises, superpositions d'anecdotes toutes plus pittoresques les unes que les autres, Jacques Péret a mis au jour chez les corsaires un grand pragmatisme, propre aux gens de mer, «*tout corsaire peut devenir la proie d'un autre corsaire ou de la marine militaire*». Il valait mieux ménager ses prisonniers pour espérer être ménagé soi-même. Ce pragmatisme a forgé une culture internationale propre à la guerre de course.

LES CORSAIRES DE GEORGES W. BUSH

Les États européens renoncent à faire appel aux corsaires en 1856 par le traité de Paris. Les États-Unis en revanche ont conservé dans leur constitution (section VIII, article 1) le droit «*de déclarer la guerre, d'accorder des lettres de marques et de représailles et d'établir des règlements concernant les prises sur terre et sur mer*». Aussi, la société privée Pistris s'est vu accorder en 2007 une lettre de marque pour armer un navire battant pavillon américain chargé de traquer les pirates dans le golfe d'Aden. ■

Le laboratoire Gerhico-Cerhilim organise à Royan, du 15 au 17 juin 2011, un colloque sur le thème : «*Le sauvetage et la sécurité en mer, du phare d'Alexandrie au satellite*».