

LES CORSAIRES DE SAINT-MALO DE DUGUAY-TROÛIN À SURCOUF

Texte

Alain Berbouche

sommaire

- 2-3** **Saint-Malo au xvii^e siècle**
- 4-7** **La guerre de course, du pirate au corsaire**
- 8-17** **Les navires corsaires**
Instruments de la petite, moyenne, grande course
- 18-21** **Les équipages corsaires**
Matelots. Officiers. Mœurs des uns et des autres
- 22-32** **Les obligations et les modalités légales de la course**
Lettre de marque. Cautions. Pavillons. Armes et combats
- 33-36** **Le jugement des prises et le partage du butin**
Instruction. Conseil des prises. Parts de prises
- 37-41** **La fin des corsaires et le bilan de la course**
Critiques et abolition de la course. Bilan de la guerre de course
- 42-45** **De Duguay-Troüin à Surcouf, la postérité corsaire est injuste**
- 46-47** Glossaire
- 48** Bibliographie

LES ÉQUIPAGES CORSAIRES

Les navires corsaires étaient montés d'un homme par tonneau de jauge, 7 à 12 fois plus qu'un navire marchand ou de pêche, afin de porter le surnombre à l'abordage et de dégager des équipages de prises. La course était astreinte au respect des règles navales qui imposaient un chirurgien à bord des navires d'au moins 20 hommes, un « escrivain » pour tenir registre légal des prises, et un aumônier obligatoire à partir de 40 hommes. À bord, les équipages corsaires étaient indisciplinés. Sur les 65 cas de mutineries de la période 1706-1788 retrouvés aux Archives nationales par l'historien Alain Cabantous, un tiers se déroulait à bord de corsaires, un second sur les bâtiments du commerce et le reste sur des pêcheurs ou des vaisseaux du roi. Trop grande familiarité ou excès de sévérité de l'encadrement ? Incompétence des officiers cooptés par népotisme ? Les « fortunes de mer » de navires corsaires confiés par des armateurs aux soins de jeunes parents plus téméraires qu'expérimentés ne furent pas rares. Pourtant, les candidats à l'embarquement attirés par la perspective du gain étaient nombreux quand la course « rendait bien ». Le comportement des corsaires à terre était celui des gens de mer d'alors. Fêtards alcoolisés et querelleurs dépensant leur avance de paie et leurs espoirs de parts de prises à crédit dans les tripots « rue de la Soif » avant de partir, et l'essentiel de ce qu'ils avaient gagné au retour de campagne en causant du tumulte ; où l'une de leurs distractions favorites consistait à faire frire des pièces de monnaie et à les jeter dans la rue pour s'amuser aux dépens des naïfs qui

tentaient de les ramasser, puis à les rosser s'ils s'aventuraient à protester. Leurs mœurs dissolues étaient semblables ; malgré leur fréquent état matrimonial dont un adage malouin apparemment restrictif les disait *affranchis au-delà du cap Fréhel* ! « Tirant des bordées » dans les cabarets mal famés de la « rue des Mœurs » de Saint-Malo où d'ailleurs ;

↓ Pirates à l'assaut, tableau d'Howard Pyle.

Howard Pyle, *Howard Pyle's Book of Pirates*, 1903.





↑ **Combat entre la frégate française la *Bayonnaise* et la frégate anglaise l'*Ambuscade*, 14 décembre 1798, tableau de Jean-François Hüe, 1801.**

Versailles, Musée national des châteaux de Versailles et de Trianon.

© Versailles, Musée national des châteaux de Versailles et de Trianon.

au risque du triste sort du chanceux puis infortuné Jean-François de Nantes, gabier sur la *Fringante* qui, pour avoir planté son mât de misaine (sic) n'importe où, meurt de la vérole à l'hôpital de Nantes à la fin du salé et souvent expurgé chant traditionnel de la marine à voile...

Les aspirants officiers corsaires étaient également nombreux. Activité non dérogeante pour les cadets de petite noblesse désargentée, la grande noblesse se contentant d'y investir

mais réservant ses fils à l'Armée ou à la Marine, la course était un moyen de « parvenir » pour les roturiers écartés des formations militaires d'officiers réservés aux aristocrates suffisamment nantis. Et de nombreux jeunes gens de bonne famille mais de petite naissance y tentèrent leur chance pour s'établir et s'efforcer de mériter une place honorable au sein de la Marine royale, qui accueillait des « gentilshommes de fortunes » dans les rangs de ses grades intermédiaires et, quelquefois, dans le



← Pistolet à silex d'officier de marine anglais, 1780-1800.

Collection particulière.

Au mieux, il s'agit de « modèles réglementaires 1833 » : poignards à mince lame triangulaire à pan creux de 180 millimètres, avec une petite garde en laiton et un manche rond en bois noirci, à fourreau en cuir ou en métal ; espontons ou « piques de marine » : armes d'hast d'1,60 mètre au long fer triangulaire monté sur un manche de frêne noirci ; haches de sapeur au large fer à tranchant et pointe opposés, rivé sur un manche de frêne noirci équipé d'un crochet de ceinture ; sabres à lame de faible courbure et à pan creux de 750 millimètres, pourvus d'une poignée à huit pans, d'une calotte et d'une coquille en tôle noire dite « cuiller à pot », avec un fourreau de cuir noir ayant une chape et un embout en laiton. Marqués *Manufacture d'armes royale* (ou *impériale*) de *Châtelleraut* et frappés de l'ancre de marine dans le meilleur des cas. Alors qu'il ne semble pas exister de poignard et de hache réglementés dans la Marine française auparavant, les sabres en usage dans la Marine impériale, donc ayant pu équiper les derniers corsaires nationaux, semblables au modèle 1833 mais à garde plus légère et à lame plus longue, sont rarissimes ; et les précédents de 1779-1783, du « modèle Sartine » – ministre de la Marine & des Colonies de 1774 à 1780 –, à peu près introuvables...



↑ Pistolet de poche, dit « de voyage », 1780-1800.

Collection particulière.

Le bâtiment arraisonné était visité. S'il était reconnu ennemi, l'écrivain du corsaire procédait à l'inventaire de ses papiers, à la saisie de ses clés, et il apposait des scellés sur les objets de valeur dont il dressait la liste. Le bâtiment capturé pouvait alors se racheter au moyen d'une rançon payée ou réservée sous la forme d'une promesse signée par les deux parties et garantie par la sûreté d'un ou plusieurs otages laissés aux mains du vainqueur. Bien sûr, les exactions étaient nombreuses : des neutres furent rançonnés ou capturés et nombre de détournements se produisirent dans les cargaisons au moment de la prise : c'était la fameuse « part du diable », qui récompensait l'équipage corsaire au mépris des ordonnances interdisant de telles pratiques sous peine de poursuites pénales. Ces abus et les brutalités commises lors des investigations entachèrent la course d'une réputation tenace de « voie de fait ». Voire de piraterie !

→ Hache d'abordage, 1833.

Collection particulière.



↓ Sabre de marine français d'abordage, pour la marine de course ou de commerce, gravé « Cassaignard Fourbisseur du Roy à Nantes » sur les deux faces de la lame vers 1775.

Collection particulière.



LE JUGEMENT DES PRISES ET LE PARTAGE DU BUTIN

Dès qu'une prise touchait le sol national, son responsable la déclarait auprès des autorités navales locales. Elle était mise sous séquestre mais ses marchandises

périssables étaient vendues et leur produit déposé entre les mains d'une personne de confiance jusqu'au partage. Puis s'enclenchait une procédure judiciaire commerciale spécifique aux prises corsaires.

Après l'instruction de son dossier par les officiers de l'administration maritime portuaire, le jugement de la prise était prononcé par les instances habilitées. Sous l'Ancien Régime, il s'agissait du Conseil des Prises, une juridiction d'exception relevant de l'amiral de France qui se tenait à Paris, sous appel possible au Conseil d'État du Roi ; sous la Révolution, en 1793, cette compétence fut attribuée aux tribunaux de commerce locaux puis revint à partir du Consulat, en 1800, à un nouveau Conseil des Prises national qui siégera en temps de guerre jusqu'à l'abolition de la course. S'il en était fait « main levée », le bâtiment et sa cargaison étaient rendus à leurs propriétaires dès qu'ils en formulaient la demande par avocats. Jugés « de bonne prise », ils étaient mis en vente aux enchères publiques dans le port où ils étaient consignés, par lots adjugés *au plus donnant et dernier enchérisseur*.



← Une représentation romantique du ^{xix}^e siècle de Surcouf sur le pont de son navire, à la tête de son fidèle équipage.

D.R.

DE DUGUAY-TROÛIN À SURCOUF, LA POSTÉRITÉ CORSAIRE EST INJUSTE

« **L**a légende malouine produite et enrichie depuis près de deux siècles par la mémoire collective locale [...] porteuse de clichés et d'images de pacotille pour touristes en mal d'exotisme maritime, a toujours paru

masquer sinon trahir la réalité historique profonde qu'elle prétendait illustrer. La grandeur malouine – bien réelle à son heure – n'était pas là où on la situait, sous le cliché réducteur de la "cité corsaire". »



← Vue de l'intérieur du port de Brest, prise de l'ancienne cale de l'intendance, 1793-1795. Tableau de Jean-François Hüe.

Paris, dépôt du musée du Louvre, Musée national de la Marine.

© Musée national de la Marine/
P.Dantec.

Cette parole forte prononcée en 1989 par le professeur André Lespagnol lors de la soutenance de sa thèse de doctorat d'État ès lettres³ énonça une vérité qui, renforçant la démonstration de son *Histoire de Saint-Malo et du pays malouin* publiée cinq ans plus tôt, lui valut quelques critiques infondées...

↳ Portrait et statue de Duguay-Trouin.

Musée de Saint-Malo.



Le devoir de mémoire de la « cité corsaire » à ces vaillants marins qui, encouragés par des armateurs aventureux, contribuèrent à sa réputation internationale est inéquitable.

Corsaire, René Duguay-Trouin le fut au plus haut point en accomplissant des exploits audacieux et fructueux réalisés par l'engagement déterminé d'armements mixtes, publics et privés, restreints ; mais, refusant de n'être qu'un *Monsieur de Saint-Malo* parmi beaucoup d'autres, plutôt que de s'enrichir en limitant ses risques dans une course au seul profit économique, faisant le choix de servir son pays dans la Royale, Duguay-Trouin fut plus officier du roi que corsaire.

³ André LESPAGNOL, *Messieurs de Saint-Malo : une élite négociante au temps de Louis XIV*, amphithéâtre Henri Sée, université de Haute Bretagne-Rennes 2, samedi 16 décembre 1989.

GLOSSAIRE CORSAIRE

A

Abordage : combat au corps à corps pour s'emparer d'un navire. Collision entre bâtiments.

Amener (son pavillon) : abaisser ses couleurs. Se rendre.

Armateur : au XVII^e siècle, corsaire ; après, propriétaire ou actionnaire affréteur d'un navire.

Arraisonner : faire se rendre un navire « à la raison » par une « semonce ». Lui imposer de se laisser aborder.

B

Barbaresques : corsaires cosmopolites se réclamant de l'islam pour attaquer les navires chrétiens en Méditerranée.

Batterie : étage d'artillerie d'un bâtiment de guerre.

Bonne prise : formule attestant la validité d'une prise corsaire. Jugée de « bonne prise », elle pouvait être vendue et son produit partagé entre les armateurs et l'équipage du preneur.

Bordée (essuyer une bordée, tirer une bordée) : feu simultané des pièces d'un bord de bâtiment. « Matelots en bordée », marins faisant la fête à terre.

Branle-bas de combat : commandement de mettre le bâtiment en état de combattre. Dégager chaque batterie sur toute sa longueur pour faciliter le service des pièces, abattre les cloisons des chambres et ranger les hamacs (dits « branles ») serrés dans les filets de passavants pour protéger les hommes des tirs ennemis.

Butin : résultat du pillage « butiné ».

C

Canon : pièce d'artillerie au calibre évalué en poids des projectiles qu'elle tirait.

Capre : corsaire des Flandres.

Caronade : petite pièce d'artillerie d'un gros calibre pour leur taille ; d'une grande puissance dévastatrice à courte portée.

Caution (pécuniaire) : dépôt d'argent garantissant l'honnêteté d'une campagne corsaire.

Conducteur de prise : officier corsaire chargé de commander une prise vers un port.

Corsaire : à l'origine pirate sans foi ni loi, puis marin ou navire autorisé à pratiquer la course dans un cadre légal.

Course (guerre de) : belligérance économique sur mer pouvant se poursuivre à terre.

Cuillère (ou cuiller) à pot : gros sabre d'abordage à forte coquille de fer noir enveloppant la main. Arme censée être symbolique des combats corsaires.

↓ Le dernier départ de Saint-Malo de la frégate *Duguay-Trouin*, le lundi 10 mai 1999.

Photo d'Alain Berbouche.



D

Dixième : taxe imputée sur le produit brut des prises due à l'amiral de France.

E

Envoyer (son pavillon) : hisser ses couleurs pour s'identifier.

F

Flibuste : course, piraterie exotique menée surtout par des Français et des Anglais contre les Espagnols dans la mer des Caraïbes.

G

Guerre et marchandises (armement en) : autorisation administrative permettant à un navire « naviguant au négoce » de conserver le bénéfice de ses prises éventuelles.

I

Instruction (d'une prise) : enquête préliminaire au jugement de la prise effectuée par les officiers d'administration de la marine du port d'atterrage.

J

Jugement (d'une prise) : vérification judiciaire de la légalité d'une prise indispensable pour autoriser sa vente.

L

Lettre de marque : autorisation administrative d'armer en course (syn. Lettre de commission).

Lettre de représailles : habilitation juridiquement voisine de la lettre de marque mais qui n'autorisait son titulaire qu'à entrer en possession d'une valeur de biens comparable à celle dont il avait été dépossédé.

Liquidation (d'une prise) : sa transformation en argent partageable.

M

Marchand de boulets : surnom donné aux vaisseaux militaires par les corsaires qui s'efforçaient de les éviter sans toujours y parvenir.

Marque : commission corsaire anglaise.

Masqué (bâtiment) : bateau-piège. Navire de guerre maquillé en bâtiment de commerce pour surprendre les corsaires, s'en emparer ou les détruire.

Matelot : marin de manœuvre qualifié ; proche compagnon à bord partageant le même branle (hamac) alternativement en fonction des quarts de service.

Mise hors : ensemble des frais d'armement d'un navire pour lui permettre de « prendre la mer ».

P

Part (de prise) : partie réglementée ou contractualisée du produit d'une prise.

Partage : répartition réglée du produit net de la vente d'une prise entre l'équipage du preneur.

Pavillon : couleurs nationales ou locales d'identification d'un bâtiment.

Pierrier : petite pièce d'artillerie d'une livre de projectiles, un boulet ou des balles, montée sur un chandelier de bastingage pivotant pouvant aussi armer une chaloupe.

Pirate : bandit des mers, marin ou navire.

Primes : gratifications diverses pour engagement, notamment.

Prise : navire capturé jugé de « bonne prise ».

R

Rançon : reconnaissance de dette garantie par un otage ou paiement libératoire d'une prise.

Rescousse : reprise d'une prise à l'ennemi.

S

Sac (mise à) : pillage ; saccage.

Semonce : coup de canon tiré à blanc ou à boulet pour obliger un navire chassé, « arraisonné », ramené à la raison, à « mettre en panne ».

BIBLIOGRAPHIE

BERBOUCHE (Alain), *Pirates, flibustiers & corsaires de Duguay-Trouïin à Surcouf. Le droit et les réalités de la guerre de Course*, Saint-Malo, Pascal Galodé Éditions, collection « Histoire maritime », 2010, « Club Histoire » du Grand Livre du mois, 2012.

- *Saint-Malo port de guerre*, Saint-Malo, Éditions L'Ancre de Marine, 2016.

BURON (Pierre-Émile), *La Gloire de Duguay-Trouïin, Mémorial du Tricentenaire 1673-1973*, Saint-Malo, Michel Guérin Éditions EMGE, 1976.

CUNAT (Charles), *Histoire de Robert Surcouf capitaine de corsaire, publié d'après des documents authentiques*, Rennes, Éditions La Découverte, coll. « L'Amateur averti », 1999. [Réimpression de l'édition de 1848]

DUPONT (Étienne), *Le Vieux Saint-Malo. Les corsaires chez eux*, Rennes, Éditions La Découverte, coll. « L'Amateur averti », 1995. [Réimpression de l'édition originale de 1925]

- *Le Vieux Saint-Malo : au pays de la course et de la traite*, Rennes, Éditions La Découverte, coll.

« L'Amateur averti », 1996. [Réimpression de l'édition originale de 1928]

ERCKSEN (Jean-François), *Le Dernier Corsaire de Surcouf, La renaissance du Renard*, Rennes, Éditions Ouest-France, 1990.

LE GUELLAFF (Florence), *Armements en course et droit des prises maritimes (1792-1856)*, Nancy, Presses universitaires de Nancy, 1999.

LE NEPVOU DE CARFORT (Henri-Émile), *Histoire de Duguay-Trouïin. Le Corsaire*, Paris, Plon, 1922.

LESPAGNOL (André), *Histoire de Saint-Malo et du pays malouin*, Toulouse, Éditions Privat, coll. « Pays et villes de France », 1984.

- *Messieurs de Saint-Malo, une élite négociante au temps de Louis XIV*, Saint-Malo, Éditions L'Ancre de Marine, 1990.

MEYER (Jean), « La course : romantisme, exutoire social, réalité économique. Essai méthodologique », *Annales de Bretagne*, 1971, t. 78, p. 307-344.

NERZIC (Jean-Yves), *Duguay-Trouïin, armateur malouin, corsaire brestois*, Milon-la-Chapelle, Éditions H & D, 2012.

ROBIDOU (F.), *Les Derniers corsaires malouins. La course sous la République et l'Empire (1793-1814)*, Rennes, Éditions La Découverte, coll. « L'Amateur averti », 1998. [Réédition de la thèse de doctorat que l'abbé Robidou, caporal brancardier tombé en mai 1916 près du fort de Souville devant Verdun, ne put soutenir à la faculté des lettres de Rennes en 1919]

ROMAN (Alain), *Robert Surcouf et ses frères*, Saint-Malo, Éditions Cristel, 2007.

TOUSSAINT (Auguste), *Les Frères Surcouf*, s. l., Éditions Flammarion, 1979.

VALIN (René-Josué), *Nouveau commentaire sur l'ordonnance de la marine du mois d'août 1681...*, La Rochelle, chez Jérôme Légier, imprimeur du roi, MDCCCLXVI, vol. 2.

VIGNOLS (Léon), *Variétés historiques. La course et les corsaires. La légende et l'histoire*, Rennes, Chez l'auteur, mars 1899.

Éditeur Matthieu Biberon • Coordination éditoriale Caroline Brou • Collaboration éditoriale Estelle Keravec

Conception Studio des Éditions Ouest-France • Mise en page Virginie Letourneur
Photogravure graph&ti, Cesson-Sévigné (35) • Impression SEPEC à Péronnas (01)

© 2018, Éditions Ouest-France, Édilarge SA, Rennes • ISBN 978-2-7373-7727-3 • N° d'éditeur 8822.01.2.5.02.18

Dépôt légal : février 2018 • Imprimé en France • www.editionsouestfrance.fr