

LES CORSAIRES

LES CORSAIRES NE SONT PAS DES PIRATES

Une distinction élémentaire est à établir entre CORSAIRES et PIRATES.

Ces derniers sont des bandits qui opèrent pour leur propre compte, à n'importe quelle époque et contre des marins de toutes nationalités. Beaucoup d'entre eux finirent au bout d'une corde.

LES REGLES STRICTES DE LA COURSE

Les Corsaires étaient soumis à un ensemble de règles découlant de l'ordonnance royale sur la marine, de 1681.

Ils devaient obtenir une autorisation royale à chaque voyage, confirmée par l'Amirauté de Guyenne et verser une caution de 15.000 livres tournois garantie par un négociant reconnu.

Ils demandaient

- soit une commission en guerre
- soit une commission en guerre et marchandises.

Ce document, appelé également LETTRE DE MARQUE, existait en Angleterre où il portait le même nom et couvrait la même activité.

La lettre de marque n'autorisait la lutte que contre les navires en guerre contre la France et uniquement pendant la durée de chaque conflit.

Lorsqu'ils avaient demandé une commission en guerre, ils engageaient un équipage double des équipages normaux, afin de servir l'artillerie, de monter à l'abordage quand c'était nécessaire et de contrôler les navires capturés jusqu'à leur retour à Bordeaux, dans un autre port français ou espagnol.

Les prises faisaient l'objet d'une déclaration à l'Amirauté et d'un contrôle rigoureux pour s'assurer que le navire était bien ennemi et pouvait être vendu, ainsi que son chargement, au profit de l'armateur du navire corsaire, de son capitaine et de l'équipage. La commission en guerre et marchandises avait pour but d'assurer, autant que possible, le maintien des échanges avec les colonies.

Les navires partaient avec un chargement et l'espoir d'arriver sans encombre à destination.

Ils emmenaient un équipage un peu plus nombreux que la normale, dans la limite de l'espace disponible, afin de se défendre ou même d'attaquer les navires ennemis qu'ils jugeaient à leur mesure.

UNE ACTIVITE RYTHMEE PAR LES GUERRES

Les premiers corsaires sont apparus à l'occasion de la guerre de la ligne d'Augsbourg où les adversaires de la France furent l'Angleterre, la Hollande et l'Autriche(1692-1697), puis au cours des conflits suivants:

- La guerre de succession d'Espagne(1702-1713)
- La guerre de succession d'Autriche (1744-1748)
- La guerre de 7 ans (1756-1763)
- La guerre d'Amérique (1778-1783)

La guerre de la Révolution et de l'Empire (1793/1802 - 1803/1815)

A partir de la guerre de 7 ans l'Angleterre fut l'adversaire unique.

Sur mer, l'enjeu, beaucoup plus que les victoires remportés par les escadres de navires de ligne les unes sur les autres, c'était le maintien des liaisons maritimes avec les colonies ou les comptoirs outremer, et une lutte hégémonique pour la présence dans ces territoires lointains.

L'Angleterre se montra particulièrement agressive pendant cette longue période de 120 ans.

LE ROLE DE BORDEAUX

Bordeaux, fut très concernée du fait de l'importance croissante de son trafic colonial avec le Canada (perdu en 1763) les Antilles (St Domingue, Martinique, Guadeloupe) la Guyane, et les Mascareignes (Ile Bourbon et Ile de France) .

Au cours de cette longue période qui débuta avec la fin du règne de Louis XIV, la marine qu'elle fut royale, républicaine ou impériale connut beaucoup de fluctuations dans le nombre et la quantité de ses navires et de ses équipages.

Elle fut, pendant presque tout le 18^e siècle et jusqu'à 1814, largement dominée par la marine Anglaise. Les corsaires eurent, en conséquence, beaucoup à faire pour lutter contre elle et pour maintenir le plus possible les liens commerciaux avec les colonies. C'est cela aussi qui explique le nombre très important de commissions en guerre et marchandises sollicitées par les armateurs bordelais, qui étaient presque toujours, également, des négociants.

Au cours des sept conflits qui marquèrent les 120 ans entre la guerre de la ligne Augsbourg et la fin du 1er Empire les armateurs bordelais armèrent plus de 1000 navires pour pratiquer la course. Armés de canons, ce furent les types de navires habituellement utilisés pour le trafic commercial normal : goélettes, bricks, corvettes, frégates.

Le nombre des corsaires a beaucoup varié d'un conflit à l'autre et les archives ne permettent pas d'être absolument précis.

| | |
|---|-----|
| Guerre de la Ligue d'Augsbourg | 88 |
| Guerre de succession d'Espagne | 221 |
| Guerre de succession d'Autriche | 150 |
| Guerre de 7 ans | 169 |
| Guerre d'Amérique | 412 |
| Guerres de la Révolution et de l'Empire | 252 |

1292

Ces chiffres sont ceux des navires armés à la Course pendant chaque période. Ils permettent d'affirmer que, même avec la participation répétée de certains corsaires, leur nombre a dépassé le millier.

A noter que la majorité de ses navires furent construits par les nombreux chantiers navals de Bordeaux.

Le développement du commerce colonial, qui porta Bordeaux au premier rang des ports français provoqua une construction navale importante et de qualité.

De la guerre de 7 ans à la Révolution plus de 450 navires furent construits à Bordeaux.

Si de nombreux navires furent perdus par les armateurs bordelais pendant chaque guerre plusieurs centaines de navires ennemis furent capturés par les corsaires bordelais.

On évalue très partiellement leur nombre à 440 dont 382 pendant les guerres de la Révolution et de l'Empire. Leur nombre vraisemblable a dû, au total, être de plusieurs milliers.

Les capitaines corsaires étaient des professionnels qui avaient obligatoirement servi pendant plusieurs mois sur des navires de la marine royale.

En dehors de leurs qualités de marins, ils devaient commander des équipages difficiles à recruter et à maîtriser, il leur fallait être des chefs de guerre, bon tacticiens et manœuvriers, et, de plus, ils devaient savoir vendre, à destination, leurs chargements et en négocier un autre pour le retour à Bordeaux, chaque fois qu'ils avaient une commission en guerre et marchandises.

Pour conclure on peut affirmer que Bordeaux fut un grand port corsaire complètement méconnu.

Daniel BINAUD

Conservatoire de l'Estuaire

décembre 1999