

LA FLOTTE NOIRE

de Benjamin Franklin

Corsaires irlandais à Morlaix

Jack Blanken

Illustrations de Fañch Moal

LOCUS
SOLUS

L'Angleterre et l'Amérique n'ont plus
Rien désormais qui les distingue sauf
Bien entendu, le langage !
Oscar Wilde

Jamais dans le champ des conflits humains
Tant de gens ont dû autant à si peu...
Winston Churchill (20.08.1940)

PRÉFACE *Jacques Blanken*

« *Le bon historien, lui, ressemble à l'ogre de la légende. Là où il flaire la chair humaine, il sait que là est son gibier* ».

Marc Bloch, *Apologie pour l'histoire ou métier d'historien*,
paru après sa mort (1944) en 1949

Morlaix est l'une des sept amirautés de Bretagne créées par Louis XIV en 1691, laquelle était chargée, comme ses semblables, de l'*ensemble des cas qui pourront arriver sur la mer, les ports, havres et rivages*¹. Les archives des amirautés embrassent donc toute la vie maritime de leur circonscription, de leur création à 1790, date de leur dissolution. Leurs importantes attributions de police et d'administration leur permettaient notamment de recevoir les déclarations des corsaires pourvus de commission de guerre et leur rôles d'équipage, ainsi que les déclarations de prises faites sur l'ennemi puis de procéder à leur adjudication.

Les archives de l'Amirauté de Morlaix, réunies et classées en 1902 par Henri Bourde de la Rogerie, font partie d'un fonds qui, avec celles de Quimper, couvre aujourd'hui plus de huit mètres linéaires dans les réserves des archives départementales du Finistère– en l'absence des témoignages de Brest, détruits par un bombardement en 1941.

Ce sont ces fonds que Jacques Blanken a passionnément parcourus, ressuscitant l'épopée de *privaters* américains opérant sur « l'ouvert de la Manche », un théâtre d'opération inscrit entre ces points de repères essentiels qu'étaient le Cap Clear au Sud-Ouest de l'Irlande, les Scilly et Ouessant. L'insécurité qui en résultait obligea la flotte britannique à y maintenir

1 Ordonnance générale de la Marine de 1681

une force qui lui aurait été bien utile de l'autre côté de l'Atlantique, au moment où se soulevaient ses treize colonies américaines. Pendant quelques années, soit de 1776 à 1783, Morlaix fut ainsi un avant-poste de corsaires redoutés, armés à Dunkerque.

En tant que bon connaisseur de ces sources qu'il étudie depuis plusieurs années, il appartenait à Jacques de faire ressurgir ces figures énergiques oubliées, actrices d'un conflit à la fois révolutionnaire et mondial, rencontrées au fil de ses fiévreuses recherches dans les cartons d'archives. On assiste ainsi à la montée en puissance d'un personnage de roman, Luke Ryan, qui de contrebandier audacieux devint capitaine corsaire en se mettant au service de la jeune République des Etats-Unis. Cet Irlandais intrépide, poussé sans doute autant par le gain que par l'esprit d'aventure et le ressentiment séculaire à l'égard de la couronne britannique, savait aussi s'entourer : en quelques années, ce n'est plus un seul bateau corsaire qu'il commande, mais une petite flottille de 3 navires qu'il confie à ses principaux lieutenants, Patrick Dowling et Edward Maccater. Son palmarès contribuera au bilan final impressionnant de la course américaine qui se solde en 1783, aux dires des autorités britanniques, par 2283 navires perdus.

De cet épisode méconnu, de cet engagement de jeunes irlandais aux côtés des Etats-Unis naissant, Jacques a su restituer les tenants et les aboutissants. Démêlant l'écheveau des raisons politiques, sociales et financières de leur motivation, il nous propose une fresque vivante, haute en couleur, dans un dix-huitième siècle bouillonnant. Et par-delà les ressentiments séculaires, la course y apparaît autant *comme la continuation des affaires par d'autres moyens*² que comme une tactique de choix dans une guerre asymétrique, portée par le génie politique d'un Benjamin Franklin que l'on découvre aussi habile stratège militaire.

Un récit limpide, appuyé sur la solide connaissance encyclopédique du monde maritime de l'auteur, écrit aussi avec une empathie à peine dissimulée pour ces *privaters*, et qui le rend captivant.

Kelig-Yann COTTO

Conservateur en Chef du Patrimoine
Directeur du Port-musée

CHAPITRE PREMIER

Les privateers, des révolutionnaires irlandais

Les fonds d'archives de l'Amirauté de Morlaix sont riches et variés en documents relatifs à l'histoire de la guerre de course au XVIII^e siècle. Y sont rassemblés de précieux registres où sont consignés les règlements, l'armement des corsaires, les rapports des capitaines, la liquidation des prises, etc. Au temps de la course, beaucoup de capitaines corsaires « chassaient » leurs proies à l'ouvert de la Manche, entre Ouessant et les Scilly, passage obligé des navires qui remontaient vers les ports et les mers du nord. Ces corsaires conduisaient leurs prises vers l'abri le plus proche et le plus accessible en fonction du vent et de l'état de la mer... Ils pouvaient choisir ; Brest bien protégé au-delà du goulet, Roscoff caché derrière l'île de Batz, Morlaix et sa rivière défendue par le château du Taureau. Des abris sûrs où eux-mêmes se réfugiaient lorsqu'ils étaient poursuivis par un ennemi menaçant. De la mer d'Irlande, de la Manche et de l'océan convergeaient vers Morlaix, en raison de son exceptionnelle position géographique un nombre appréciable de corsaires pour escale ou réparations... Tenus par le règlement de déclarer en détail les événements de leur croisière, ceux-ci étaient consignés avec soin dans les registres de l'amirauté. Les négociants de la place étaient les correspondants et les agents commissionnaires des armateurs de Saint-Malo, Granville ou Dunkerque... De ce fait, assez peu de navires étaient armés à Morlaix. Le port était un lieu d'escale idéal, sûr et actif. Il offrait tous les services nécessaires à la préparation des courses et surtout ; chantiers de construction navale, voileries, avitailleurs...

Au fil de l'histoire, la composition des équipages corsaires a connu bien des bouleversements... Après l'échec de Jacques II Stuart, cousin de Louis XIV chassé d'Angleterre par Guillaume d'Orange (1), la Bretagne vit beaucoup de marins émigrés embarquer et commander... On les appe-

² La formule, pastiche d'un énoncé de Clausewitz, est de l'historien André L'espagnol

lait les Jacobites. Un grand nombre entra au service de la Compagnie des Indes, d'autres partirent pour Brest. Certains, les Foramby, Lincoln, Desmots, Jordan et autres Mogret se fixèrent sur place à Morlaix et armèrent ou commandèrent des corsaires. A l'origine, ils étaient commissionnés par leur souverain que Louis XIV avait autorisé à délivrer des lettres de marque. Plus tard, assimilés aux capitaines français, ils furent commissionnés par l'Amiral de France. Parlant couramment la langue et connaissant la côte anglaise, ils furent de précieux alliés de la Monarchie française dans sa lutte contre l'ennemi d'outre-Manche... Quand le Traité de Paris, en 1763 mit fin à la guerre de 7 ans, leurs descendants, toujours motivés, demeuraient bien présents à bord des corsaires Morlaisiens !

Puis, il y eut les déportés Acadiens chassés de l'île du Cap Breton. Certains d'entre-eux, refusèrent la nationalisation obligatoire et furent maintenus en détention. Ce n'est qu'après le Traité de Paris que le gouvernement anglais les fit transporter dans les ports de la Manche... Ils débarquèrent à Morlaix cette année-là au nombre de 80 familles... Bien accueillis par les habitants, ils s'intégrèrent sans problèmes avec une seule idée en tête, la vengeance. Originaires des îles du Cap Breton, de l'île Royale, de l'île Saint-Jean ; ils descendaient de marins pêcheurs Basques, Malouins ou Normands établis à Terre Neuve ou dans les îles du Saint-Laurent. Pendant toute la durée de la souveraineté française en Amérique du Nord ils avaient montré pour la guerre de course de remarquables dispositions. C'est ainsi que certains devinrent de redoutables corsaires comme Nicolas Anthon qui ramena douze prises à Morlaix dont l'une dix fois plus importante que son propre navire... Leur objectif principal demeurait la revanche en face de l'ignominie de leur sort... Jean Baptiste Hébert demeuré également célèbre à Morlaix, commandait *L'Épervier*, petit corsaire armé par la veuve Mathurin Cornic et Fils. Le souvenir de leurs exploits est longtemps resté dans les mémoires... Parmi les réfugiés, on comptait aussi quelques Flamands des ports du nord, des Anglais sujets dévoués à la France ou transfuges désespérés mais aussi de simples exilés par choix économique, par attachement politique ou religieux ou encore des pratiquants de la fraude...

Singuliers entre tous, il y eut ces fameux « privateers³ » sous pavillon américain... Ils apparaissent, de façon anonyme, dans les registres de Morlaix à la date du 21 juillet 1775 dans le rapport de mer d'un maître de barque jusqu'alors inconnu, un nommé Charles Caroff, capitaine de la

3 Nom anglophone des corsaires. Armés pour la guerre de course, ils tiennent leur nom du fait qu'ils étaient la propriété d'armements privés

Reine des Anges, qui déclare avoir rencontré ce jour-là un brigantin de Boston qui conduisait une prise à Nantes. Mais, écrit-il, ayant tiré sur lui, l'obligea à prendre à son bord six prisonniers avec leurs effets... D'autres « privateers » seront consignés dans les registres, comme Patrick Barry dont il est précisé « de la Caroline du Nord » qui commandait la *Marquise de la Fayette* « faisant la course sous pavillon américain » et aussi Jean Larcher à bord de l'*Alliance* de Boston, armée par le Congrès des États Unis... Peu après, vers 1778 figurent dans ces mêmes registres les fameux *Prince* et *Princesse Noire* dont les performances ont dû à l'époque, réjouir l'austère besogne des officiers de l'amirauté !

D'origine anglo-irlandaise, associés aux Français, protégés par un homme exceptionnel, nommé Benjamin Franklin (2), diplomate américain aux multiples casquettes, ils naviguaient sous pavillon américain et semblent avoir causé à la marine Britannique plus de dommages à eux seuls que Jacobites et Acadiens réunis... Curieusement, leur aventure n'a guère été approfondie par les historiens. Ils s'appelaient pour les plus connus ; Luke Ryan, Edward Wild alias Maccatter, Patrick Dowling... Le nombre de navires capturés, les noms troublants de leurs bateaux, empruntés à un chevalier mythique, fils de roi, héros d'outre-Manche, le fameux *Prince Noir*... Puis la *Princesse Noire* et le *Fearnot*, corsaires redoutables et redoutés ! Leurs exploits parsèment les registres de l'Amirauté. Ils ont écrit des pages mémorables de la course en mer, particulièrement au départ de Morlaix, port qu'ils fréquentaient régulièrement.

On les appelait « privateers »... Qui étaient ces hommes ? D'où venaient-ils ? Quelles étaient leurs motivations profondes ? Que sont-ils devenus... Pour répondre à ces questions, nous avons mené une enquête allant des « enclosures » dans l'Angleterre du xv^e siècle et la révolte des Midlands, jusqu'aux sources du libéralisme impitoyable afin d'essayer d'expliquer le ressentiment viscéral de ces privateers Irlandais à l'égard des Anglais... Plus qu'une page d'histoire, à travers une aventure humaine, avec ses gloires, ses souffrances et ses misères nous avons découvert les non-dits d'un événement qui fut tout à la fois révolution, conflit armé, guerre civile, rébellion contre les autorités coloniales et insurrection contre le roi et le régime monarchique. Ce fut la première guerre de « libération nationale », de l'histoire moderne : la guerre d'indépendance qu'eux-mêmes nomment « Révolution Américaine » !

CHAPITRE II

La revanche des méprisés

Avec le recul du temps, cette guerre d'indépendance, nous montre aujourd'hui les surprenantes et même incroyables alliances scellées entre les belligérants ! On comptait ; une monarchie de droit divin alliée à une jeune République, des protestants amis d'un roi catholique, et des colons britanniques alliés à des Français, un ennemi qu'ils avaient longtemps combattu... De plus, cette guerre succédait à un précédent conflit qui avait vu peu avant en terres lointaines jusque dans les eaux Bretonnes, les mêmes nations s'affronter avec les mêmes effets ! Le Traité de Paris signé en 1763 entre la Grande Bretagne et la France sifflait la triste fin des hostilités... Triste en effet car il s'agissait d'une défaite ! Si en Inde la France avait sauvé quelques comptoirs, aux Antilles quelques îles et si à notre porte, nous avions récupéré Belle-Île ; de l'immense « Nouvelle France » devenue possession Britannique il ne nous restait que les minuscules îles de Saint-Pierre et Miquelon... Or pour obtenir cette victoire au Canada et en Acadie, la Grande-Bretagne avait dû emprunter d'énormes sommes d'argent. Les seuls intérêts de la dette coûtaient chaque année une véritable fortune que l'État n'arrivait pas à assumer ! Une partie des ferments de la révolution américaine qui sont nombreux et complexes trouvent, entre autres, leur source dans cette énorme dette que l'Angleterre voulait faire payer aux « bénéficiaires » du conflit, c'est-à-dire aux colons américains en décrétant de nouveaux impôts ! Ceux-ci n'acceptèrent guère d'avoir à supporter seuls les conséquences d'une bataille qui s'était déroulée autant sur le territoire européen que sur leur sol et réclamèrent en contrepartie le droit de siéger au Parlement. Le nouveau souverain anglais George III refusa. Cette attitude mécontentera les colonies d'Amérique et conduira, après 10 ans de controverses à l'émergence d'idées révolution-

naires que ces mesures fiscales vont envenimer, notamment par l'instauration de nouvelles taxes sur le sucre (sugar act en 1764), d'un timbre fiscal sur les cartes à jouer (stamp act 1765), d'une loi sur le cantonnement des troupes et l'obligation pour la population de subvenir en cas de besoin à leur nourriture (quartering act 1765). Adeptes d'Adam Smith et du Mercantilisme la monarchie Britannique va imposer d'autres taxes et des droits de douane et en même temps, accélérer la lutte contre la contrebande que précisément développent ces droits sur les importations, dont notamment le thé, qui chaque fois déclencheront l'ire de la population. Certains dirigeants vont secrètement préparer la guerre... Cette guerre d'indépendance des Etats-Unis d'Amérique qui sera déclarée le 4 juillet 1776. À cette date les représentants des treize colonies britanniques, feront sécession de façon unilatérale. Ce différend sur les impôts supplémentaires que l'Angleterre entendait lever en Amérique aura pour elle de graves conséquences. Dès l'année 1774, ceux qu'on appelle déjà les insurgents vont tenir congrès et organiser la première force navale américaine. C'est ainsi qu'en 1776 dans ces eaux lointaines, le long des côtes de Nouvelle-Ecosse, des frégates corsaires battant le nouveau pavillon de l'union amarineront des navires marchands anglais. Parmi les premiers commandants de cette flotte naissante, bientôt connu en Bretagne, un officier du nom de John Paul Jones (3), futur commodore de la jeune marine américaine et corsaire audacieux aux exploits mémorables...



Canon de sabord, relié au pavois par un garant et amarré contre le recul par un cordage appelé brague.

L'idée d'indépendance fut l'œuvre concertée d'un comité de cinq membres, « les pères fondateurs » dont Benjamin Franklin, futur ambassadeur des Etats-Unis en France, John Adams, qui sera le deuxième Président, Thomas Jefferson futur troisième Président en sera le principal auteur. Dans cette guerre, l'aide de la France qui, à partir de 1778, fournira du matériel et engagera des troupes terrestres et des forces maritimes sera essentielle et décisive... Dès le 6 février 1778, elle fut plaidée et négociée avec intelligence par Benjamin Franklin, homme apprécié de la cour pour ses qualités de philanthrope, valeur développée et popularisée par Diderot et d'Alembert. Il symbolisait la revanche de « l'esprit des lumières » sur la tyrannie anglaise et apportait le moyen d'effacer la défaite de 1763. Louis XVI fut convaincu ! Regardant d'un œil complaisant cette démarche des insurgés à l'encontre du vieil ennemi, la France va conclure avec les nouveaux « Etats-Unis de l'Amérique Septentrionale » un Traité de commerce stipulant entre autres que la France : [...] « fera usage de tous les moyens qui sont en son pouvoir pour protéger et défendre tous les vaisseaux et effets appartenant aux sujets, peuples et habitants desdits Etats-Unis et de chacun d'iceux, qui seront dans ses ports, havres ou rades ou dans les mers près de ses pays, contrées, îles, villes et places » [...]. Voilà qui ouvrait de belles perspectives tant aux marins de l'État qu'à ceux qui seraient commissionnés pour la course et même bien plus ! Car si l'Amérique put s'affranchir du joug anglais, elle le doit incontestablement au concours que le jeune Monarque Louis XVI, clairvoyant et magnanime, sans doute une première historique, apporta de façon désintéressée aux insurgents, une république de surcroît ! Concours qui conduisit à une paix honorable qui parallèlement devait signifier la fin du monopole maritime Britannique, assurer la liberté des mers et donner à la France un allié indéfectible.

CHAPITRE III

Pourquoi la course

On nommait autrefois « course » l'activité des corsaires. C'était une pratique guerrière maritime ancienne dérivée d'un droit Grec, appelé « droit de représailles » par lequel un sujet victime d'un déni de justice, pouvait, muni « d'une lettre de marque », saisir, à concurrence de son dommage, les biens de son prédateur. Utilisé depuis le xiii^e siècle, ce « droit » de confiscation appartenait au Monarque, lequel en temps de guerre, via une « commission » autorisait les capitaines corsaires à se saisir des navires appartenant aux nations ennemies. Peu organisée à l'origine, la multiplication des guerres sur mer, en favorisant son développement allait donner des règles et une codification à la course. En France, ce fut la célèbre ordonnance du 16 août 1681, dite Ordonnance de la Marine, œuvre de Colbert, qui détaillait « le code des prises et des armements en course ». (4)

Au fil de l'histoire, la course fut utilisée à de très nombreuses reprises, soit comme force de substitution aux escadres classiques lorsque la flotte était détruite comme ce fut, par exemple le cas sous Louis XIV après le désastre de La Hougue (5) et qu'il avait fallu compenser le dramatique manque de vaisseaux, soit comme force additionnelle lorsque l'essentiel de la flotte était en mer pour accompagner les convois marchands vers l'Amérique. Nous verrons que durent s'y plier les Anglais pendant la guerre d'indépendance. On comprend l'intérêt des Rois à développer cette pratique lorsque se trouvant dans l'une de ces occurrences avec des vaisseaux numériquement inférieurs aux ennemis. Ils invitaient les armateurs à franchir le pas de l'engagement guerrier et créer cette « force d'appoint », utilisant des navires marchands armés. Elle a été, par le passé opposée à la course d'État, bateaux corsaires armés, cautionnés et commissionnés par la puissance



Goélette corsaire chassant un trois-mâts barque marchand

publique sur lesquels la promotion et le prestige le disputaient avantageusement à l'enrichissement. Celle-ci ne fut jamais importante.

À la faveur de la codification, des nombreuses guerres des xvii^e et xviii^e siècles, des mesures de plus en plus favorables prises en sa faveur et notamment de la suppression des 10 % dus à l'amiral, du prélèvement au profit des invalides effectué sur le versement net et non le montant brut, des gratifications de 100 ou 150 livres par canon pour les attaques victorieuses contre des navires fortement armés, des primes de 30 livres par prisonnier, de la demi-solde garantie pour les blessés, etc., la course était devenue une activité très rémunératrice. De ce fait, elle allait se développer sur toutes les mers du Royaume, en Bretagne en particulier.

L'histoire de la guerre de course qu'on peut finalement définir comme des opérations navales menées pour le compte de l'État par des personnes privées est en fait l'enfant pauvre de l'Histoire de la Marine... Moins de place y est consacrée qu'aux actions de la marine Royale alors qu'à certaines périodes, son rôle, s'il n'a pas été totalement décisif, aura pour le moins été essentiel ! La grande majorité des historiens maritimes a largement minimisé, voire occulté son importance passant souvent son action et ses exploits sous un singulier silence... Seuls quelques rares biographes et chroniqueurs lui ont consacré des ouvrages exclusifs ! Les académiques Histoires de la Marine affichent à son sujet un surprenant désintérêt. Il s'agit pourtant d'une épopée ponctuée de folles audaces et de faits glorieux, bien qu'elle ait été confrontée à un sévère carcan administratif et à d'importants risques financiers !



Lourds vaisseaux de guerre anglais

De tous temps, les marins de l'État, officiers du « grand corps », la marine « régulière et structurée », ont méprisé ces fameux corsaires, aventuriers mercantiles, parfois volontairement assimilés par eux à des pirates ou considérés soit comme des amateurs, soit comme des groupes indisciplinés ou encore comme des bandes de voleurs, meurtriers et violeurs... La paix revenue, ce seront ces mêmes professionnels, qui vont nourrir l'histoire ou mieux encore, qui vont souvent l'écrire, privilégiant leur propre geste, lui attribuant valeur, gloire et honneurs nationaux, n'accordant que peu d'attention et un crédit très mesuré aux actions ne relevant pas de leur propre sphère.

Bien sûr, quelques noms de corsaires français sont connus, les plus célèbres sont Jean Bart, René Duguay-Trouin, le comte de Forbin, Jacques Cassard, Cornic Duchêne ou Robert Surcouf. Certains, véritables héros, auteurs de fameux exploits furent récompensés, leur nom cité dans la Gazette de France et promus officiers, capitaines de frégate ou plus, avec les félicitations du Roi. À l'exception de Jean Bart, ils sont demeurés des « officiers bleus », jamais acceptés au rang des officiers rouges, issus de la Noblesse et des « gardes marines » ! Quant aux étrangers, une place est faite à Francis Drake qui dans une vie bien chargée fut en fait assez peu corsaire et beaucoup aventurier et navigateur autour du monde. Mais combien d'autres sont demeurés dans les oubliettes de l'histoire, connus des seuls archivistes et de quelques spécialistes... Ils furent obscurément relégués au rang d'antiquités en lieu et place d'acteurs historiques ! Au cours de la guerre d'indépendance américaine, entre 1775 et 1783, d'audacieux corsaires Irlandais (ces fameux privateers) armés à Dunkerque choisissaient Morlaix comme escale et même parfois comme port d'attache et s'at-

Publicité pour la vente d'une prise telle qu'on en imprimait à ces occasions dans les ports où avaient lieu les ventes.

taquaient avec succès à la plus puissante marine du monde, la flotte anglaise. La redoutable Royal Navy se révéla incapable de leur tenir tête ! C'est là que, prenant le contre-pied de faits avérés, l'histoire officielle nous explique qu'en Amérique, l'amiral français Comte de Grasse, Chef d'escadre durant la guerre d'Indépendance américaine qui participait à la première grande opération combinée (infanterie, cavalerie, artillerie et marine) contribuait à la victoire de Washington et de Rochambeau à Yorktown en bloquant la baie de Chesapeake... Ceci permettait d'affirmer que les vaisseaux de la Marine Royale, lors la guerre d'Indépendance américaine auraient joué un rôle capital dans la victoire franco-américaine... De fait, ils ont été déterminants dans la capitulation de Yorktown, c'est-à-dire une bataille... Il faut cependant admettre qu'antérieurement à cet événement, cette marine n'eut que de discrets succès... Pourtant, à eux la gloire et la mémoire ! Qui aujourd'hui, se souvient de l'Irlandais Luke Ryan sur son bateau Le Prince Noir et de son cousin Edward Maccater à bord de La Princesse Noire ? Sans jeux de mots, autour des années 1780, ils furent les bêtes noires et la hantise de toute l'Angleterre. L'histoire de France est muette à leur sujet ! On les croyait pendus... Ils ont survécu ! À l'inverse, de nos historiens de la marine, quelques rares historiographes anglo-saxons, Irlandais, mais aussi Américains ont fouillé nos archives et les leurs, la presse de l'époque et les correspondances de Benjamin Franklin. Ils ont retrouvé une partie des exploits de ces audacieux marins et révélé quelques noms comme Patrick Dowling ou William Ripner, presque inconnus de ce côté-ci de la Manche.

Il ne fait aucun doute que Ryan était un marin expérimenté tout comme Edward Maccater. Tous deux initiés à la mer dès l'enfance, fins manœuvriers et tacticiens hors pair. Ils étaient des sortes de héros et des patriotes américains. On pourrait se poser la question de la motivation de ces hommes à risquer leur vie pour cette lointaine Amérique ? L'argent sans aucun doute, mais pas uniquement. Le dévouement indéfectible de leurs équipages témoigne à notre avis, de l'existence d'une autre relation... Ces hommes étaient porteurs de haines ancestrales, d'anciennes fiertés et de vieilles frustrations, habités d'un farouche besoin de revanche. Nous allons tenter de l'expliquer dans les pages qui suivent. Morlaix dont l'histoire s'inscrit également dans une longue belligérance fut confrontée aux mêmes antagonismes et sut leur offrir un havre accueillant !...

Des Marins avisés...

Oubliés par une catégorie d'historiens ou considérés par un public profane comme d'héroïques combattants avides de gloire et d'argent, les

corsaires étaient souvent confondus avec les pirates ; soudards sanguinaires et buveurs... En fait et depuis longtemps, ils sont d'un côté victimes d'un certain mépris et d'un autre auréolés de clichés largement entretenus

Sous l'œil du canonier, déchargement d'un canot allège chargé de munitions

par un folklore romantique... L'examen des archives et de nombreux rapports de mer conduisent à un jugement nettement plus nuancé !

Contrairement à une idée largement répandue au sein du public peu averti de la guerre de course, la première préoccupation des capitaines corsaires et des équipages n'était pas de défier la mitraille et de monter, sabre à la main, à l'abordage d'un navire qui se soumettrait après un sanglant corps à corps, avant que ne commencent les ripailles d'usage... ! Elle était d'éviter l'affrontement et donc simplement d'éviter les navires de guerre et les corsaires ennemis d'où venait le principal danger... Et lorsqu'ils étaient chassés par l'un ou plusieurs de ceux-ci, visiblement supérieurs en hommes et en puissance de feu, il fallait pouvoir leur échapper et tous les moyens étaient bons pour gagner en vitesse, notamment alléger le navire en jetant à la mer les canons, les ancres, les chaînes et les boulets...

Il ne faudrait pas pour autant penser qu'il ait pu s'agir de pleutres fuyant l'ennemi ; ces hommes étaient courageux et volontaires. Ils avaient une qualité largement partagée, c'étaient de grands marins, embarqués dès l'enfance comme mousses, ayant passé l'essentiel de leur vie à bord. Mieux que d'autres, ils savaient manœuvrer leurs navires, y compris dans les pires circonstances...

La chasse consistait à repérer, même dans un convoi ennemi dont la protection était souvent assurée par de lourds et lents vaisseaux de guerre, les navires marchands susceptibles d'être si possible pris sans difficulté, pouvant être bien revendus et bonne surprise, chargés d'une intéressante cargaison... Pour s'approcher de ceux-ci, ils utilisaient souvent le subterfuge du pavillon (ou de son absence !) montrant leur véritable nationalité et leurs intentions au dernier moment. Alors qu'ils se révélaient, ils ouvraient leurs sabords et lâchaient une bordée (une salve), façon d'intimer au navire marchand l'ordre d'amener ses voiles, ce qui était le signe de la soumission. Le corsaire mettait alors son canot à l'eau et le second ou un lieutenant accompagné d'hommes armés montait à bord de la prise, désarmait l'équipage, vérifiait la nationalité et la nature de la cargaison, prenait papiers et connaissances, débarquait quelques hommes armés et ramenait le capitaine et une partie de son équipage à bord du corsaire... À ce moment

commençait fréquemment une discussion voire même une négociation entre les capitaines, à savoir ; amarinage et saisie du navire ou demande de rançon et montant de celle-ci...

La grande majorité des prises et amarinages se déroulait de cette façon !

Il arrivait pourtant que le navire de commerce, notamment lorsqu'il transportait des marchandises précieuses et s'il possédait un équipage armé, compétent et valeureux défendît son bien armes à la main... Dans ce cas, il y avait d'abord canonnade plus ou moins longue et parfois s'agrippant à la prise, le corsaire « montait à l'abordage » mais cette opération comportait souvent de très gros risques... Notamment les tirs de pierriers, ces canons de faible portée expédiant des petits boulets de pierre appelés « biscaïens » mais aussi arrosant de pierrailles, cailloux, ferrailles qui « pouvaient tuer ou mutiler d'une horrible manière »⁴. Pour obtenir la reddition, le combat se poursuivait au pistolet ou à l'arme blanche, mais souvent l'effet de surprise ou l'effroi créé par l'assaut des corsaires montant à bord suffisait pour calmer les ardeurs des défenseurs... En outre s'il y avait un peu de mer (houle ou fort clapot), le contact des navires entre eux infligeait, particulièrement du fait des porte haubans en saillie, de nombreux dégâts aux coques et même aux gréments, avaries redoutées des corsaires car susceptibles d'obérer la suite de leur croisière...

Les combats les plus dévastateurs et meurtriers avaient lieu entre corsaires ennemis ou entre corsaires et navires de guerre. L'issue était souvent sanglante, le pont jonché de cadavres ou de blessés et mutilés qu'il fallait soigner tandis qu'étaient mis en linceuls les morts qu'on ne pouvait garder à bord... On les lestait de quelques boulets aux pieds et de pierres dans les poches avant de les immerger devant l'équipage rassemblé pour la circonstance...

Vers

Le courage et particulièrement le culot de ces hommes était stupéfiant, preuve en est le rapport du 12 août 1780 du capitaine Edward Maccatter, commandant le *Prince noir*, sous-commission des Etats-Unis de l'Amérique (*sic*)... Mouillés en rade de l'île de Batz, ils avaient levé l'ancre le 1er à 3 heures du matin, cap au nord-ouest, vers la côte d'Angleterre. Le 2 à 6 h, ils « reconnaissent » le cap Lizard à quatre lieues de distance et plusieurs voiles au large, auxquelles ils donnent la chasse... À 12 heures, ils firent

⁴ Baron Dupuytren, Traité théorique et pratique des blessures par armes de guerre. Librairie de l'Académie Royale de médecine 1834.



Blessés et cadavres s'ils jonchaient les ponts après la bataille, étaient parfois tombés à la mer où l'équipage allait les récupérer avant de les immerger avec un minimum de recueillement...

« amener » un brick nommé *John et Joseph*, capitaine John Young, allant à Londres, chargé d'avoine et de plomb, qu'ils rançonnèrent pour six-cents guinées et prirent David Davies comme otage.

Extrait de la déclaration de Maccatter :

« Demeurant dans la terre⁵, le calme plat nous contraignit à mettre les avirons dehors et nous nageâmes après un gros bâtiment que nous primes pour un navire marchand... Mais nous étant approchés à la portée du pistolet, nous nous aperçûmes que c'était un bâtiment armé montrant 26 canons ; ses sabords qui étaient d'abord fermés ayant causé notre erreur. Nous avions arboré le pavillon anglais en haut du mât, ce qui leur fit juger que nous étions de cette nation et l'empêcha de nous engager... Nous nous éloignâmes et naviguâmes à la poursuite de 2 voiles alors en vue. Nous étant approchés, nous envoyâmes notre chaloupe pour en faire capture, le tout à la vue du navire armé dont nous venons de faire mention »...

⁵ Jargon marin signifiant « sous le vent de la terre », donc comprendre déventés !

L'un était un brick anglais, *l'Endeavour*, rançonné pour 120 guinées, l'autre, une goélette *Le Henry* rançonnée pour 200 guinées, prenant à chaque fois un otage en garantie de paiement.

Au final, cette croisière devait durer 10 jours et se solder par 9 navires ennemis pris en 4 jours, six rançonnés pour un montant total de 1820 guinées. Ajoutons les 6 otages et 18 prisonniers dont 3 arrivés à Pontusval où ils furent débarqués, puis conduits à Morlaix. Mais la course ne fut guère une sinécure, ils durent fuir devant deux vaisseaux et abandonner 3 prises à leur portée et le lendemain durent couper la bosse de leur chaloupe qu'ils laissèrent aller en dérive pour mettre tout ce qu'ils avaient de voiles et larguer du lest, afin d'échapper de justesse à un autre vaisseau armé... Désormais freinés dans leur action car sans chaloupe, ils mirent cap au sud vers la côte de France qu'ils atteignirent après deux jours de mer par petite brise !