

Bulletin de la Société d'Histoire de la Guadeloupe



Chronique bibliographique

Une première synthèse du phénomène corsaire

Toussaint (Auguste) : *Histoire des corsaires*, Paris, P.U.F. 1978, 126 p. (Coll. Que sais-je)

Anne Pérotin-Dumon

Numéro 37, 3e trimestre 1978

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/1043917ar>

DOI : <https://doi.org/10.7202/1043917ar>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

Société d'Histoire de la Guadeloupe

ISSN

0583-8266 (imprimé)

2276-1993 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer ce compte rendu

Pérotin-Dumon, A. (1978). Compte rendu de [Chronique bibliographique : une première synthèse du phénomène corsaire / Toussaint (Auguste) : *Histoire des corsaires*, Paris, P.U.F. 1978, 126 p. (Coll. Que sais-je)]. *Bulletin de la Société d'Histoire de la Guadeloupe*, (37), 59–63. <https://doi.org/10.7202/1043917ar>

Tous droits réservés © Société d'Histoire de la Guadeloupe, 1978

Ce document est protégé par la loi sur le droit d'auteur. L'utilisation des services d'Érudit (y compris la reproduction) est assujettie à sa politique d'utilisation que vous pouvez consulter en ligne.

<https://apropos.erudit.org/fr/usagers/politique-dutilisation/>

érudit

Cet article est diffusé et préservé par Érudit.

Érudit est un consortium interuniversitaire sans but lucratif composé de l'Université de Montréal, l'Université Laval et l'Université du Québec à Montréal. Il a pour mission la promotion et la valorisation de la recherche.

<https://www.erudit.org/fr/>

CHRONIQUE BIBLIOGRAPHIQUE

UNE PREMIERE SYNTHESE DU PHENOMENE CORSAIRE

L'Histoire des Corsaires, d'Auguste Toussaint.

Toussaint (Auguste) : *Histoire des corsaires*, Paris, P.U.F. 1978, 126 p. (Coll. Que sais-je).

Ce petit livre, paru tout récemment, devrait intéresser le public antillais plus qu'un autre. La course n'occupe-t-elle pas une place importante dans son histoire ? Que l'on évoque ces corsaires encore sauvages que furent les « Frères de la Côte », ou ceux qui aidèrent depuis Saint-Domingue les Insurgents nord-américains, ou encore les Antoine Fûet qui, durant la Révolution et l'Empire « firent trembler les Anglais », ou bien enfin les corsaires de couleur du président Boyer qui chassent les Espagnols de Saint-Domingue. Parmi eux, les corsaires de la Guadeloupe se détachent : leur belle histoire reste encore à écrire. Mais où s'arrêterait-elle, puisque nous les trouvons aussi bien auprès de Lafitte à la Nouvelle-Orléans, que parmi les premiers *corsarios insurgentes* qui arborent le pavillon de Carthagène des Indes ?

Pour répondre à l'esprit de la collection, l'auteur s'est modestement proposé « de faire le point des connaissances sur un sujet qui prête encore à confusion chez les profanes », peu de problèmes du passé ayant autant suscité la curiosité et l'imagination sans donner lieu pour autant à des études de caractère scientifique. Mais en allant à l'essentiel, M. Toussaint nous livre en fait la seule synthèse valable du phénomène corsaire qui ait été dressée en français par un spécialiste. Pour ce faire, il s'appuie notamment sur les travaux qu'une équipe de chercheurs — dont il était — a réalisés à l'occasion du XIV^e congrès des sciences historiques tenu à San Francisco en août 1975 (recueil des actes paru sous le titre *Course et piraterie*, Paris, C.N.R.S., 1975, 2 t.).

La première partie de l'ouvrage décrit l'apparition puis le développement du « phénomène corsaire ». Au point de

départ, une confusion à dissiper : la course ne *dérive* pas de la piraterie (même s'il lui arrive de *dégénérer* en piraterie), elle est l'exercice d'un droit de représailles, par celui qui a subi un acte de piraterie. La piraterie est une réalité de toujours, la « course classique », telle qu'elle a été organisée par les grands Etats modernes, ne dure en revanche que trois siècles : de la fin du xvi^e siècle au milieu du xix^e siècle.

Plusieurs caractéristiques s'en dégagent :

1^o La réglementation par la puissance publique de la course (laquelle demeure essentiellement une affaire privée) va de pair avec l'affirmation par les Etats de leurs pouvoirs, à partir du xvi^e siècle. Elle accompagne également la revendication d'une indépendance politique : les « Gueux de la mer » tiennent en échec la puissance maritime espagnole et contribuent ainsi à l'indépendance des Provinces-Unies en 1621 ; la « course insurgente » jouera le même rôle dans la guerre d'indépendance des Etats-Unis d'Amérique. Il peut enfin s'agir de légitimer une revendication économique : n'est-ce pas pour justifier un droit à jouir des profits du commerce colonial et réfuter la thèse monopoliste des Ibériques que Grotius formula au début du xvi^e siècle, au profit de la Compagnie des Indes orientales, sa thèse de la liberté des mers, « axiome inattaquable du droit des gens » ?

2^o La course vise à s'emparer des profits commerciaux d'autrui. La « course coloniale » que se livrent la France et l'Angleterre dans la mer des Antilles et aux Indes est, tout au long du xviii^e siècle, un moyen de nuire à l'ennemi en s'emparant de son commerce. De façon plus défensive, lorsqu'un pays est en proie au blocus de ses côtes, la course lui donne le moyen de se ravitailler en interceptant les bâtiments adverses chargés de marchandises.

3^o La course est le moyen de faire la guerre sur mer lorsqu'on ne dispose pas d'une marine de guerre. La « course républicaine » remplace dans les colonies une marine régulière trop faible pour paraître. Un peuple luttant pour son indépendance constitue de cette façon ses premières forces navales : ceci vaut aussi bien pour les *Insurgents* nord-américains que pour les jeunes Républiques hispano-américaines.

C'est précisément lorsqu'elle est supplantée par les forces navales régulières que la course disparaît : toute attaque par

des moyens privés devient en comparaison trop onéreuse et moins efficace ; et les convois des bâtiments marchands la rendent également trop risquée. Pareille évolution est bien amorcée à la fin du XVIII^e siècle. Elle sera pourtant enrayerée par les guerres d'indépendance qui donneront brusquement une nouvelle fortune à la course. Au milieu du XIX^e siècle, le traité de Paris en condamnant à l'échelle internationale la pratique de la course, vient en fait entériner un fait indiscutable : la course disparaît pour de bon, n'alimentant plus qu'un débat d'idées bien connu sur les mérites comparés de la guerre de course et de la guerre d'escadre, lequel se poursuit jusqu'au début de ce siècle. L'épisode le plus fameux en est peut-être les théories stratégiques fondées sur la guerre de course que développa la *Jeune école* de l'amiral nord-américain Mahan.

Une deuxième partie décrit *les dimensions géographiques* de la course. Les mers d'Europe voient les premières l'apparition de la course à la fin du Moyen-Age. Nul n'ignore les exploits, plus tard, de Jean Bart depuis Dunkerque, de Dugay-Trouin à Saint-Malo ; la Manche et la mer du Nord sont des mers de prédilection pour la course en raison du trafic qui les animent et des nombreux ports qui les jalonnent sur les deux rives. En revanche, pour les côtes françaises de l'Atlantique et de la Méditerranée, la course ne sera jamais une activité majeure. Nantes, Bordeaux, puis Marseille connaîtront une trop grande prospérité commerciale pour s'intéresser à la course qui se déplace vers les eaux américaines. Ce sont des corsaires armés à Boston et à Salem, avec des provisions délivrées par le Congrès de Philadelphie, qui opèrent en Europe pendant la guerre des *Insurgents*.

Dans les eaux coloniales américaines, on l'a dit, les corsaires français et anglais se sont opposés tout au long du XVIII^e siècle. Ils continueront à le faire sous la Révolution et l'Empire, les Français tenant bon jusqu'en 1810, en partie grâce à l'aide que les Nord-Américains leur prêtent jusqu'au tournant du siècle. Repliés à la Nouvelle-Orléans ou aux États-Unis, ils seront les premiers à entendre l'appel des colonies espagnoles insurgées et à former les rangs des *corsarios insurgentes*. Lors des guerres d'indépendance hispano-américaines, la course se manifeste pour la dernière fois dans un conflit d'importance.

Les activités corsaires dans les mers d'Asie sont en général méconnues. M. Toussaint qui, lui, les connaît bien en brosse

un tableau aussi vivant que clair, qui vient rééquilibrer nos connaissances trop centrées sur les corsaires européens ou américains de l'Atlantique. Il montre comment les comptoirs portugais des côtes de l'Afrique, puis plus largement du pourtour de l'Océan Indien (occupation géographiquement plus diséminée et moins continentale que celle des Espagnols en Amérique), suscitent une course spécifique : menée simultanément sur plusieurs théâtres maritimes sans lien les uns avec les autres, et d'abord le fait des habitants des contrées qui les bordent. Pour s'emparer des fruits du commerce portugais, les sultans turcs quittent la Méditerranée et viennent opérer le long des côtes d'Afrique. Pour harceler les Portugais dont ils supportent mal l'installation sur leurs terres, les chefs malais des détroits et les souverains malabars de la mer d'Arabie mènent une guerre de course pendant le xvi^e siècle, ne disposant pas de marine régulière.

Les corsaires français basés dans les Mascareignes n'entrent en scène qu'au xviii^e siècle : contre les comptoirs portugais d'Afrique et contre les possessions anglaises du golfe du Bengale. Parmi eux on connaît le fameux Surcouf, qui se distingue sous la Révolution et l'Empire. Car, dans l'Océan Indien, comme dans les eaux antillaises, la faiblesse des forces navales françaises signifie alors un nouvel âge d'or de la course coloniale, son ultime apogée même. La course indépendante, en revanche, ne s'y manifeste guère.

La troisième et dernière partie est une heureuse présentation des mécanismes de la course. Sont bien distingués : d'une part, le caractère d'entreprise privée de la course — un secteur de l'activité commerciale — et d'autre part, son contrôle par la puissance publique (moyennant une réglementation qui parvient à être assez développée, spécialement en France) ainsi que son encadrement par celle-ci (après qu'une initiative royale en matière de course à travers les compagnies des Indes ait échoué). Parmi les multiples intérêts en jeu dans l'armement en course, deux catégories sont mises en relief : les négociants armateurs et les capitaines corsaires. M. Toussaint souligne, des premiers, la mentalité volontiers endurcie, peu encline à respecter des règles trop strictes, leur activité normale en temps de paix étant fréquemment la traite négrière. Au second revenait non seulement le commandement du bâtiment en mer mais encore le recrutement de l'équipage et le maintien de sa discipline. Le capitaine,

souvent jeune, devait faire preuve d'énergie, d'initiative et d'autorité. Il n'est pas étonnant que ce poste soit à l'origine de nombreuses carrières illustres aux îles.

Le contrôle de l'État s'exerce essentiellement par le jugement des prises. Toute prise doit en effet être jugée avant la vente du navire capturé et de sa cargaison, et avant le règlement des parts de prise allant aux armateurs et à l'équipage.

Le livre s'achève sur l'évocation d'une question passionnante, capitale, mais complexe pour les historiens : celle des profits et pertes réalisés dans la course. De sources souvent lacunaires (notamment pour les ports coloniaux), on retire l'impression d'une extrême fluctuation, suivant les époques et les lieux, dans les profits, mais que ces derniers n'ont été qu'à une minorité de gens dans tous les cas. Ceci vaut en particulier pour la Guadeloupe sous la Révolution française ; la course est alors responsable de l'extraordinaire activité de Pointe-à-Pitre (Port de la Liberté). La ville, animée par les corsaires de la République, fait contraste avec, selon le mot d'Auguste Lacour, « l'extrême pauvreté des campagnes ». Cette animation — qui n'est pas à proprement parler facteur de développement — est très caractéristique, en temps de guerre, des ports antillais.

Un bilan pourrait donc difficilement être établi en s'en tenant aux gens réels, à leur incidence dans l'évolution économique dont la course participe. M. Toussaint a su judicieusement le compléter en parlant ensuite des « avantages et désavantages » de la course. Car c'est sans doute en se plaçant sur ce registre que l'on saisit ce que fut, en dernier ressort, la course pour ceux qui la pratiquèrent : un « genre de sports », une « école de marins » selon les mots de l'auteur, une pratique du risque enfin. Voilà qui donne, en conclusion, sa tonalité juste à un ouvrage qui dépasse en qualité le propos qui lui avait été assigné. Parce que M. Toussaint, lui-même historien de la mer et des îles, ancien archiviste de l'île Maurice, connaît excellemment ce dont il parle.

ANNE PEROTIN-DUMON,
Conservateur d'archives
à la direction des Archives de France.