



# Nos pirates à nous

La piraterie n'a pas eu pour seul cadre les Caraïbes et autres contrées exotiques. La mer du Nord a été pendant des siècles le théâtre de féroces maraudes. Un livre raconte pour la première fois cette histoire tumultueuse.

PAR OLIVIER ROGEAU

**P**avillon noir, sabre marin, œil borgne caché par un bandeau... : depuis *L'Île au trésor* (1883), de Robert Louis Stevenson, les clichés sur le monde des pirates font partie de l'imaginaire collectif. Une mythologie universelle s'est forgée autour des thèmes de la violence et de la fraternité associés aux brigands des mers. Point commun entre le roman de l'Écossais, le *Peter Pan* de son compatriote J.M. Barrie (1911), le diptyque d'Hergé *Le Secret de la Licorne - Le Trésor de Rackham le Rouge* (1943-1944) et les films hollywoodiens, dont *Pirates des Caraïbes* (2003 à 2017) : les aventures des « frères de la côte » ont pour cadre un décor exotique, les Antilles et l'océan Indien ayant été les hauts lieux de l'âge d'or de la flibuste (1650-1730).

Cette imagerie consacrée fait oublier que des pirates ont aussi hanté la mer du Nord et que leurs féroces maraudes ont marqué nos régions de l'Antiquité jusqu'à la fin de la période napoléonienne. Pour la première fois, un livre, *Les Pirates de*

*la mer du Nord. Une histoire dévoilée de Brest à Bergen* (1), raconte l'histoire tumultueuse des forbans des mers pluvieuses (la mer du Nord et ses mers connexes, la Manche, la mer Celtique, la mer d'Irlande et la mer Baltique). Son auteur, le philosophe et politologue belge Alban van der Straten, a renoué il y a quatre ans avec l'univers de la piraterie et de la course, la passion de son enfance. Il a fréquenté les bibliothèques de Londres et de Middelbourg, compilé les archives, assisté à des colloques à Anvers, La Haye ou Amsterdam, interrogé des professeurs d'université, des directeurs de musées maritimes et des archéologues navals.

## S'imprégner des lieux

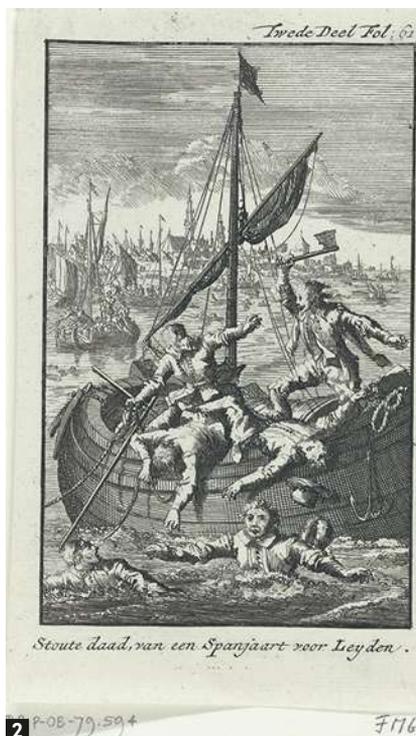
« Pour m'imprégner de cette mer du Nord à la fois si proche et si lointaine, j'ai parcouru les côtes pour prendre le pouls des siècles passés, j'ai arpenté hors saison les ruelles de stations balnéaires et longé des falaises de calcaire, raconte-t-il. J'ai deviné les "longs-navires" vikings parmi les îlots du fjord d'Oslo et j'ai vu ressurgir l'ombre de l'"archipirate" Eustache →

L'abordage permet au corsaire de tirer profit de la détermination de son équipage. Les maraudeurs attendent le dernier moment pour hisser leur véritable pavillon et manifester leurs intentions.

WIKIMEDIA COMMONS

→ le Moine sur l'île anglo-normande de Sercq. Une vibration singulière émane de Saint-Malo, Dunkerque, Bristol, Flessingue et autres havres historiques qui jalonnent les littoraux nordiques. » Louvoyant ainsi d'estuaires en îlots rocaillieux, l'auteur a évité deux écueils : le travail académique pointu ciblant une zone géographique étroite ou une seule époque, et la vulgarisation à parti pris national. Il a opté pour la « longue durée » et la vision globale – la mer, par-delà les divisions politiques, religieuses et culturelles.

Premiers écumeurs des mers du début de notre ère dont Alban van der Straten narre les « exploits » : les mercenaires germaniques de l'armée expéditionnaire romaine en Calédonie (Ecosse). En l'an 83, certains d'entre eux se mutinent, égorgent leur centurion et s'emparent de trois galères avec lesquelles ils entreprennent un périple de rapine et de terreur. Chemin faisant, ils accomplissent la première circumnavigation connue de l'Ecosse. Affaiblis, ils sont contraints au cannibalisme pour survivre. Ils parviennent néanmoins à rallier la côte frisonne, où leurs occupants tombent entre les mains de peuplades locales. Réduits en esclavage, ils sont vendus comme des marchandises en territoire romain, où leur histoire fait grand bruit. Quelques décennies plus tôt (en 41 et 47), des marins chauques, une tribu implantée entre les estuaires de l'Elbe et de l'Ems, ont ravagé, depuis leurs vaisseaux légers, le riche littoral de la Gaule belge. A partir du milieu du III<sup>e</sup> siècle, la pression des barbares sur l'Empire romain s'accroît : les raids francs et saxons se multiplient dans la Manche et l'estuaire de l'Escaut. Au haut Moyen Âge (VI<sup>e</sup>-VII<sup>e</sup> siècles), la mer d'Irlande et la mer du Nord sont infestées de pirates des royaumes de Domnonée cornique (refuge des Britto-romains, au sud-ouest de l'Angleterre), de Domnonée armoricaine (où règne le comte Conomor le Maudit), d'Alt Clut (Bretons du sud-ouest de l'Ecosse) et de Dál Riata (Scots). S'y ajoutent les



1. Scène de pillage, Chroniques de Jean Froissart, 1410. Les razzias se multiplient de part et d'autre de la Manche pendant la Guerre de Cent ans.

2. Dans les années 1560, les corso-pirates protestants mettent le feu aux poudres en mer du Nord. Ils subiront la réaction catholique hispano-flamande.

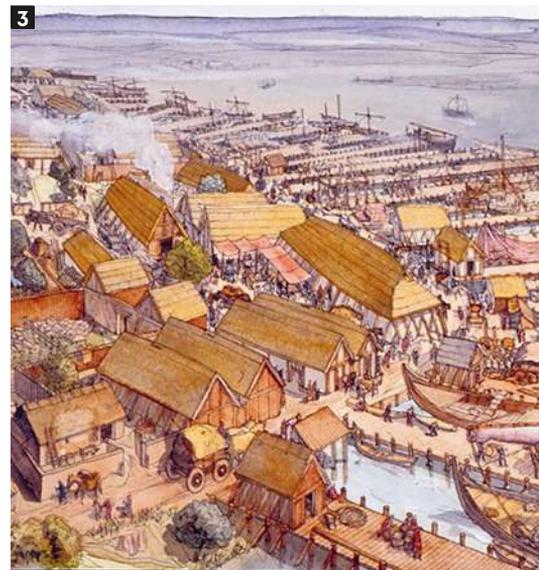
3. Le port frison de Dorestad, sur le Rhin inférieur. Au IX<sup>e</sup> siècle, les Vikings ont mis à sac à plusieurs reprises ce grand « wic » (marché portuaire permanent) des marches de l'empire carolingien.

razzias maritimes des Pictes, connus depuis l'Antiquité pour avoir harcelé les navires marchands.

## Razzias des rois de la mer

L'âge viking dure plus de deux siècles, de la fin du VIII<sup>e</sup> au tournant du XI<sup>e</sup>. Le mot « viking » désigne alors une activité : on part en raid « viking ». La racine « vik » signifie « village », « camp » ou « baie ». Elle renvoie à la pratique de ces pillards sans foi ni loi d'établir des camps temporaires ou d'occuper des estuaires lors de leurs expéditions de piraterie. Ces « hommes du Nord » (Normands) s'imposent grâce à leurs navires, bien adaptés à la haute mer et capables de remonter les rivières jusque loin dans les terres. Les Suédois regardent vers l'est : ils opèrent en Baltique et remontent les fleuves russes. Les Norvégiens ravagent les côtes d'Ecosse et d'Irlande. Une lignée de chefs razzieurs nordico-gaëls est restée dans l'histoire sous le nom « dynastie d'Ivar ». Ivar le Désossé participe à l'invasion de l'Angleterre et conquiert la ville d'York, devenue Jorvik. Ses descendants sont pirates hors la loi à certains moments, rois de Dublin et d'autres.

Les Danois, eux, s'attaquent aux marches de l'Empire carolingien. En 820, ils sont repoussés en Flandre et en baie de



Seine. Une décennie plus tard, l'Empire, affaibli par ses dissensions, baisse la garde et c'est la ruée. La première cible des pirates danois est le grand « wic » (marché portuaire) frison de Dorestad, situé sur l'un des bras de l'embouchure du Rhin. Les entrepôts et les quais sont pillés à plusieurs reprises entre 834 et 863. Gand est incendié en 851, Paris mis à sac en 857 et 861. Le Rhin, la Meuse, l'Escaut, la Seine, la Somme et la Loire sont autant de boulevards ouverts aux Vikings. Battus en Angleterre en 880, les Danois repassent en Francie, où ils se livrent à des pillages effrénés. De leur camp installé sur la Meuse, ils dévastent Tongres, Liège, Trèves, les monastères de Stavelot et Malmedy. Les raids sur l'Angleterre reprennent à partir de 980. Knut le Grand y est couronné roi en 1016 et ajoute le Danemark et la Norvège à son domaine. Ses « longs-navires » règnent vingt ans durant sur son empire de la mer du Nord.

### Horreurs sur la « voie du vin »

Au XII<sup>e</sup> siècle, une confédération des ports du Kent et du Sussex, les « Cinq-Ports », se rend indispensable au pouvoir royal, qui n'a pas de flotte permanente. En contrepartie des navires mis à la disposition du roi, elle reçoit des →



JEAN-CLAUDE GOLVIN MUSEE DEPARTEMENTAL ARLES ANTIQUE

## TROIS STARS DE LA PIRATERIE

### La révolte carausienne, un Brexit antique

Ménapien de naissance, le pilote Carausius est nommé, en 285, commandant de la flotte romaine de la Manche, stationnée à Gesoriacum (Boulogne-sur-Mer). Sa mission : combattre les pillards. En fait, il laisse le chef franc Gennobaud écumer les mers et prélève sa part du butin. Fort de cette alliance, il soulève les légions britanniques et gauloises et s'autoproclame « empereur du Nord ». Une expédition punitive lancée par l'empereur Maximien échoue. L'usurpateur continue à régner de la pointe du Raz aux îles zélandaises. L'Empire contre-attaque en 293 : Constance Chlore, successeur de Maximien, reconquiert la Gaule belge et accule Carausius à Boulogne. Il prend la fuite en Bretagne, où il est assassiné par l'un de ses collaborateurs.

### Eustache le Moine, le Robin des Mers

Au début du XIII<sup>e</sup> siècle, Eustache, moine défroqué, hante avec sa bande la forêt d'Hardelot (côte d'Opale), d'où il harcèle le comte de Boulogne. Il tente ensuite sa chance en mer. Le roi d'Angleterre Jean sans Terre met à la disposition du pirate une flotte de trente navires, à charge pour lui de reconquérir les îles anglo-normandes et d'infester les côtes de son duché perdu de Normandie. Eustache s'y emploie avec succès, installe son quartier général sur la petite île de Sercq, d'où il impose sa domination sur la Manche. Passé en 1212 au service du roi de France Philippe Auguste, il sert surtout son intérêt personnel, jusqu'à sa défaite finale à la bataille de Sandwich, cinq ans plus tard. Les chroniques médiévales rivalisent d'injures pour décrire l'impitoyable seigneur de guerre. Sa mémoire survit aussi dans un poème, considéré comme l'une des principales sources d'inspiration de la légende de Robin des Bois.



WIKIMEDIA COMMONS

**Le Liégeois Guillaume II de La Marck s'impose à la tête des Gueux de mer en 1571. L'année suivante, il prend la cité de La Brielle et déclenche ainsi le soulèvement des XVII Provinces.**

### Guillaume de La Marck, flibustier de la libération

Arrière-petit-fils du « Sanglier des Ardennes », son homonyme, le Liégeois Guillaume de La Marck s'impose, en 1571, à la tête des « Gueux de mer », pirates originaires des Pays-Bas. Guillaume le Taciturne, chef de la révolte des Pays-Bas espagnols contre l'absolutisme de Philippe II, tente d'écarter cet homme imprévisible, à l'orgueil sans limite. Le 1<sup>er</sup> avril 1572, une tempête porte la flotte des Gueux, soit 24 navires et 1 200 hommes, devant l'estuaire de la Meuse. Le flibustier prend la cité de La Brielle et la pille. Le Taciturne est furibond face à cette action jugée insensée. Mais le port de Flessingue se joint aux Gueux, ce qui permet de bloquer Anvers. Sans le vouloir, des pirates conduits par un « rogue » wallon ont déclenché le soulèvement des XVII Provinces, une guerre de libération nationale. « D'un coup, ils passent du statut de marauds à celui de héros », constate Alban van der Straeten, auteur des *Pirates de la mer du Nord*. ▣

→ privilèges, dont l'exemption de toute taxe et le droit d'en prélever. Ses villes s'enrichissent et deviennent la plaque tournante de tous les trafics licites et illicites sur les deux rives de la Manche. Au siècle suivant, le commerce du vin entre l'Aquitaine, alors anglaise, et les ports d'Europe du Nord est en plein essor. Une concurrence féroce fait rage pour le contrôle de la « route du vin ». Le clan anglo-bayonnais et celui des Normands et des Bretons sont littéralement à couteaux tirés. « Leurs exactions ont tout du règlement de comptes mafieux, remarque Alban van der Straten. Elles atteignent des raffinements de cruauté qui feraient pâlir les parrains les plus endurcis. Au large de Dieppe, des équipages entiers ont les pieds coupés. A la pointe de la Bretagne, où une flotte normande de trois cents nef a assailli les navires des marchands aquitains, les prisonniers sont écorchés

et pendus à côté de chiens morts. »

A la fin du XIV<sup>e</sup> siècle commence une autre geste maritime sanglante, celle des *Fratres Vitalienses* (Frères des victuailles), corsaires devenus pirates. Engagés en 1392 par le duc de Mecklembourg, ex-roi de Suède, pour attaquer les navires danois, ils sont initialement soutenus par les ports de la Hanse, mais deviennent vite incontrôlables. Au sommet de leur puissance, ils sont près de 2000 et ont pour repaire l'île de Gotland, bastion de la révolte contre l'ordre établi. De là, ils écument la mer Baltique, où le commerce s'effondre. La plupart de ces « frères » libertaires finissent décapités en place publique à Hambourg.

### Une « internationale » corsaire

L'une des pires périodes d'insécurité en mer du Nord est celle des guerres de Religion. Les huguenots français des

ports normands – Rouen, Le Havre, Dieppe –, les *Watergeuzen* (Gueux de mer) néerlandais et les Sea Dogs de la reine Elizabeth I<sup>ère</sup> constituent alors une nébuleuse corso-pirate que l'auteur qualifie d'« internationale protestante ». Ces flottes, qui se prêtent main-forte, perturbent sans relâche le commerce ibérique et catholique pendant des décennies.

En réaction, le pouvoir espagnol fortifie Dunkerque et développe, au début du XVII<sup>e</sup> siècle, un nouveau modèle de guerre de course au départ de ce port et de Nieuport : des « meutes » mixtes associant armada espagnole et essais de petits « capres » (du néerlandais « *kaper* », vaisseau corsaire) flamands s'attaquent, en mer du Nord, aux navires de guerre et de pêche hollandais et anglais. Le plus illustre des corsaires dunkerquois est Jacques Colaert, nommé amiral de Flandre. Fils d'un corsaire mort pendu

## LA PIRATERIE : DÉFINITION, DISCIPLINE, BÉNÉFICES...

### PIRATE

Peiratès est un mot grec qui signifie « celui qui entreprend ». Dans l'Antiquité grecque, au Moyen Âge et au début des Temps modernes, commerce et violence en mer vont de pair et la piraterie ne choque pas. « Piller n'est pas honteux, les meilleurs du pays le font », assure un prince d'origine hanséatique. A cette conception, qui est celle de saint Augustin, s'oppose celle de Cicéron, pour qui le pirate est un brigand, un « hors-la-loi », « l'ennemi du genre humain ». Cette vision s'est imposée dans les périodes hégémoniques (Empires romain et carolingien...) et est la norme onusienne actuelle : la piraterie est universellement passible de poursuites judiciaires. D'où, la traque des pirates autour de la Corne de l'Afrique au début du XXI<sup>e</sup> siècle.

### BUSINESS

Les acteurs qui profitent le plus de la piraterie ne sont pas les marins, qui

s'affairent aux bouts et gréements dans les bourrasques et les abordages, mais les armateurs qui, à terre, tirent les ficelles depuis leurs bureaux. Leurs caractéristiques communes, à travers les époques : une assise financière (l'investissement de départ peut être salé), un réseau (des liens avec les autorités, l'amirauté...), de solides compétences comptables et juridiques, de l'inventivité et du flair. Ils s'y mettent parfois à plusieurs et des dynasties d'armateurs se forment.

### SANCTIONS

L'équipage est souvent recruté dans les tavernes. Les instructions des armateurs prévoient des dispositions généreuses pour les marins dans le besoin et sévères pour les récalcitrants. Au tournant du XVIII<sup>e</sup> siècle, une bagarre est punie par l'épreuve de la quille (une demi-noyade), un voleur voit sa paume fichée au grand mât par un poignard, un meurtrier est jeté par-dessus bord,

le corps lié à celui de sa victime.

Ces mesures, qui évoluent peu au cours des siècles, reflètent l'angoisse des armateurs vis-à-vis de la mutinerie et des rixes.

### BUTIN

Les règles se formalisent avec le temps, mais le partage du butin reste une occasion de conflits et de tractations opaques. Les agents du tribunal des prises mènent une enquête pour déterminer la légitimité de la capture. Si elle est irrégulière, son équipage est relaxé et libre de partir à bord de son navire avec sa cargaison. Si elle est « de bonne prise », navire et cargaison sont vendus à l'encan. Les bénéfices sont répartis entre l'amirauté, les armateurs et l'équipage qui, traditionnellement, se partage un tiers du bénéfice net de la prise. Le capitaine prend douze parts, le matelot une, le mousse un quart. Une paille comparée aux bénéfices de l'armateur. **V**



Les Pontons anglais devant Portsmouth par A.L. Garneray. Les corsaires capturés dans les années 1803-1814 sont entassés à 800 par prison flottante. La course ne s'en remettra pas.

à Flessingue, il aurait pris 109 navires de commerce, 27 vaisseaux de guerre, 1500 pièces de canon et aurait été blessé 17 fois.

### L'enfer des « pontons » anglais

La défaite navale française de La Hougue (au large du Cotentin), en 1692, sonne le glas des ambitions de Louis XIV pour sa marine royale. L'ingénieur Vauban, surtout connu pour ses forteresses, promeut une réorientation complète de la stratégie maritime française : place à la guerre de course à outrance et à des « armements mixtes », ce qui brouille la distinction entre flotte royale et corsaires. L'objectif est de ruiner à peu de frais le commerce ennemi. « Une tension entre corsaires et officiers de marine se fait alors jour, à l'image de la concurrence effrénée que se font les deux plus brillants capitaines du Roi-Soleil, le taciturne corsaire dunkerquois Jean Bart et le felleux comte Claude de Forbin », constate l'auteur.

Qui dit piraterie et guerre de course dit aussi contrebande. Traditionnels sanctuaires de contrebandiers, les îles anglo-normandes s'imposent plus que

## L'UNE DES PIRES PÉRIODES D'INSÉCURITÉ EN MER DU NORD EST CELLE DES GUERRES DE RELIGION.

jamais, au cours du XVIII<sup>e</sup> siècle, comme les principales bases d'opérations des *Channel Privateers* et *Smugglers* (contrebandiers). Armés de mousquets et coutelas, ils hantent, sur leurs bricks, petits cotres et simples barques, les routes maritimes et les replis du Cotentin et de la Bretagne, en quête de trafics divers.

Au tout début du XIX<sup>e</sup> siècle, la guerre est totale entre Français et Anglais. En mer, les corsaires français entreprennent des raids désespérés, voire suicidaires, contre les intérêts britanniques. La Navy les capture en grand nombre afin de priver de ses forces vives l'effort naval révolutionnaire puis napoléonien. « Les Anglais veulent décourager toute velléité de contestation de leur

hégémonie maritime », explique Alban van der Straten. Ils mettent au point un système concentrationnaire à bord de navires-prisons, les « pontons ». Officiers, matelots, soldats, marchands et contrebandiers capturés s'entassent à 800 par geôle flottante. Séquestrés pendant des années dans l'obscurité, livrés au froid, à la chaleur, aux épidémies, ils se transforment en spectres vivants. On estime qu'il y eut 130 000 pontonniers de 1803 à 1814. Seuls quelques rares courageux sont parvenus à s'évader de cet enfer, dont le capitaine calaisien Tom Souville, qui y a fait pas moins de quatre séjours. « Souville a mis en œuvre des trésors d'énergie, de culot et d'inventivité pour retrouver la liberté, note l'auteur. C'est un homme profondément indépendant, apolitique et fidèle à son port d'attache, où il jouit du soutien de tous. Un parfait produit de la tradition de la course, qui entonne avec lui son chant du cygne. » A la défaite de Napoléon, la course est bannie des mers européennes, en vertu du traité de Gand. **V**

(1) *Les Pirates de la mer du Nord. Une histoire dévoilée de Brest à Bergen*, par Alban van der Straten, Racine, 336 p.